auto sport 2019年10月18日号（隔週金曜日発売） 2019年10月4日発売 第56巻第20号 通巻1516号
No.1516
オートスポーツ 2019 10/18号

auto sport

Drive on the edge

特別W付録
Red Bull×HONDA
2020年 ポスターカレンダー ＆ピンナップ
メモリアルポストカード4種

総力検証
2019年F1日本GPプレビュー
ホンダは鈴鹿で勝てるのか？

史上最速
1分26秒台の戦い

テクニカルトーク
森脇基恭×世良耕太
「鉄製ピストン」はあり得る

進化するホンダの組織

鈴鹿で見たい
空力トレンド3選

独占スペシャルインタビュー
マックス フェルスタッペン

データで見る 全20人
チームメイト対決

レッドブルホンダ最大の好敵手
なぜルクレールは速いのか？

SUPER GT » Round 7 SUGO
タイトル争いに水を差せ

SUPER FORMULA » Round 6 OKAYAMA
波乱を勝ち抜く“強さ”の秘密


SAN-EI
CORPORATION

H.Tanaka



Crescendo Moto ¥3300(税抜)
Crescendo Motoは、エキゾーストノートや風切り音といった騒音を25db以上カットするよう調整されている。実際に装着してみると、ノイズは確実に小さくなるが、人の話し声は非常に聞き取りやすいことに驚かされる。

Crescendo
from the Netherlands

迫力はそのままに
“有害音”だけカットする
オランダ生まれの
イヤープロテクター

聴覚は「一生モノ」

「著名なミュージシャンが難聴を患っている」など、聴覚障害に関するトピックを目にすることが多くなってきた。同時にその原因のひとつは、長年大きな音に耳を晒し続けてきた結果であることも広く報じられ、耳の病気のリスクが認知されるようになった。それにともない、日本でも聴覚保護に対する意識は高まりつつあるが、爆音に身が晒されるライブ会場やサーキットでの耳栓着用率は欧州に比べるとまだ低い。

モータースポーツの現場では、マシンの排気音はもちろん、インパクトレンチが発するノイズなどの騒音に溢れている。そこにただいるだけでも耳にダメージを負うリスクがあることは言うまでもない。たとえば、ターボ化されたことで音量は下がっているといっても、現在のスーパーフォーミュラマシンの音量は、コースサイドで110dbを超える。

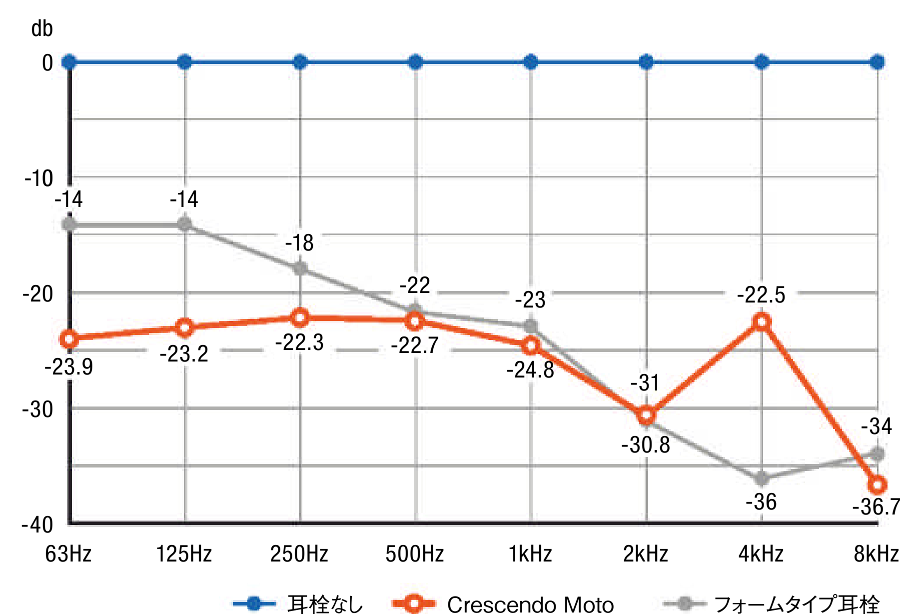
聴覚に悪影響を及ぼす音量は85db以上だとされ、それより大きな音を15分以上聞き続けると耳鳴りなどの症状が現れる。耳鳴りは耳がダメージを受けたという証拠のひとつ。症状そのものは時間が経てば解消されることもあるが、耳が受けたダメージは回復しないと言われており、それが蓄積されることで難聴などの聴覚障害を患ってしまう。

観客席での音量はコースサイドよりも減衰されるとはいえ、その爆音を１レース、最大２時間聞き続けるのは、耳にとってかなり負担がかかる行為であることを知っておく必要がある。

そこで重要になってくるのが“予防”。モータースポーツの舞台で活躍するのが、KORGが展開するイヤープロテクター『Crescendo（クレッシェンド）』だ。同シリーズはオランダのDynamic Ear Company社が開発した耳栓で、特殊なフィルターを搭載することで耳に有害な帯域の音は遮りつつも、人の声や警告音などは聞こえやすい作りになっている。もともと音楽家向けだったが、現在は楽器パートやカテゴリー、さらに使用する環境ごとに最適化された全18種をラインアップ。モータースポーツには『Moto』が最適だ。これは排気音などを遮音しながらも、音そのものが持つ迫力を阻害しないようなチューニングが施されている。

難聴などの聴覚障害は、治療が難しい耳のケガ。音はモータースポーツが持つ大きな魅力のひとつだが、肝心の耳が壊れてしまっては元も子もない。長く音を楽しんでいくためにも、一生ものである耳を守っていきたい。

Crescendo Motoの音圧低減効果



上のグラフは、一般的なフォームタイプの耳栓とCrescendo Motoの遮音性能を周波数帯別に比較したもの。Crescendo Motoは普通の耳栓と比較すると、低音域の音圧をより弱め、バランス良く遮音するのが特徴だ。Crescendoは使用用途や環境に応じ、それぞれ最適なチューニングが施されている。ドラムやギターといったパートごとプロのミュージシャン向けのものはもちろん、衝撃音を和らげる工事現場向けのものなどあらゆるタイプが展開されている。

お問い合わせ先

輸入 販売元：KORG Import Division
お客様相談窓口：☎0570-666-569
http://www.korg-kid.com/crescendo/

Text : auto sport
Photo : 田中秀宣（Hidenobu Tanaka）
ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）



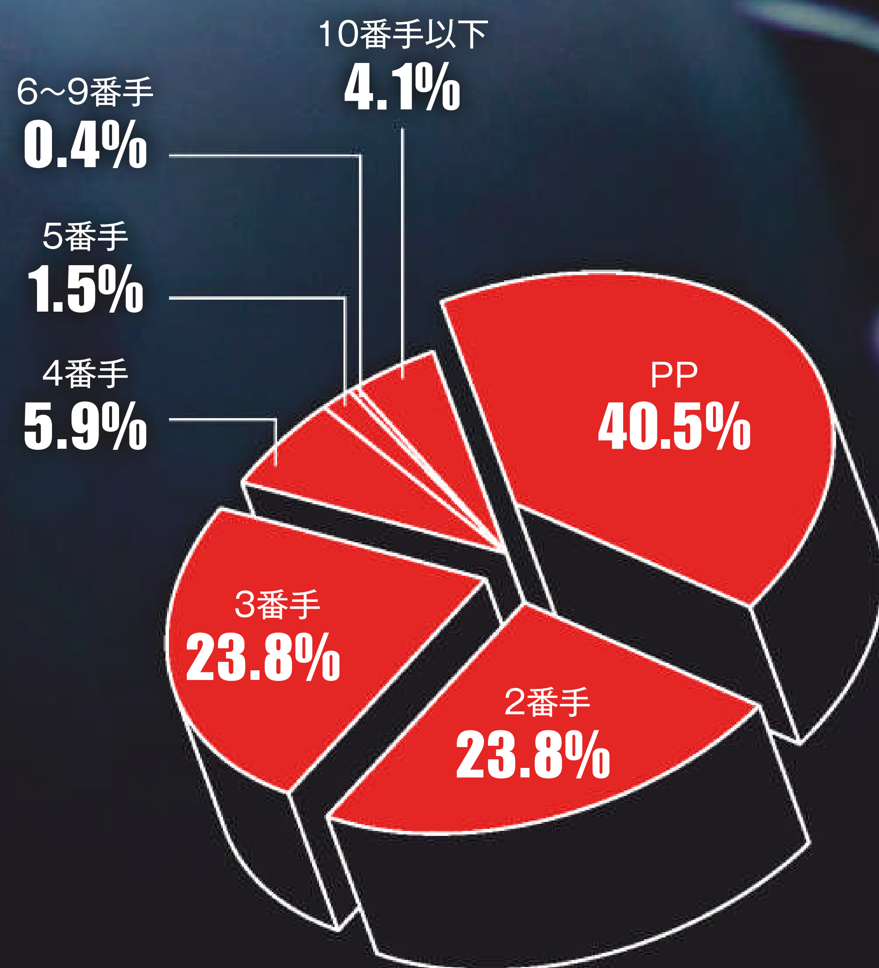
V.Rys

or

A.

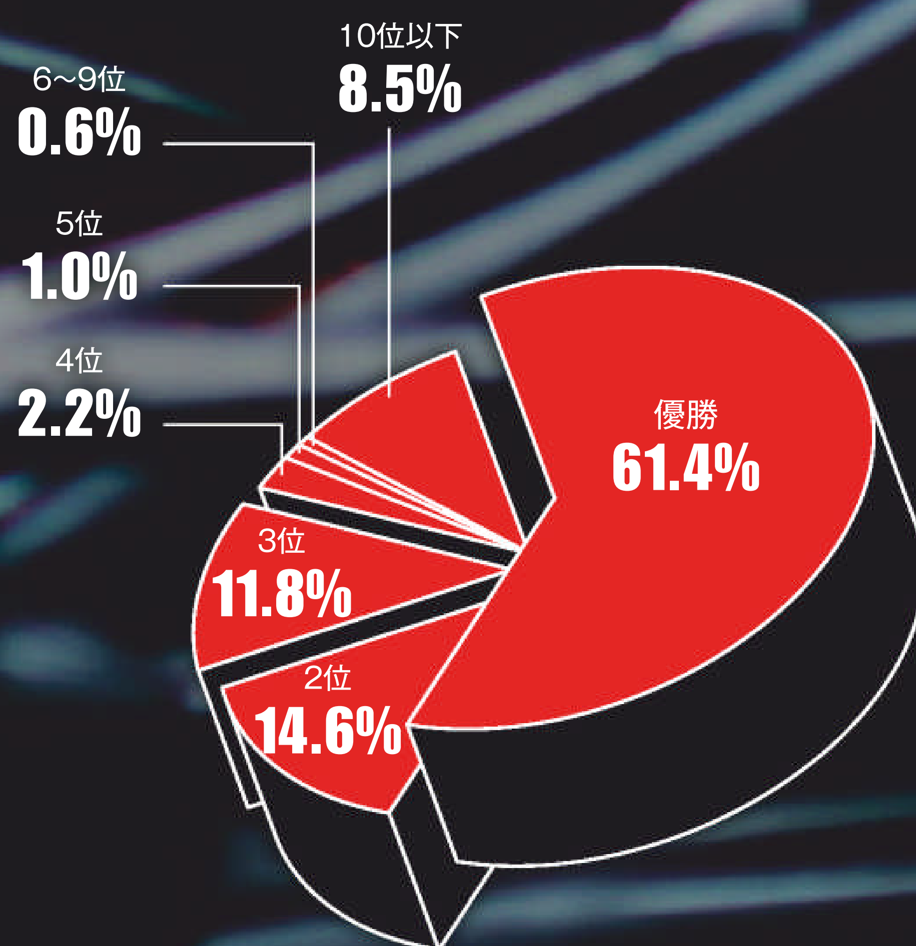
Q1

レッドブル・ホンダ
予選最高順位は?



Q2

レッドブル・ホンダ
決勝最高順位は?



出典 : オートスポーツ web【本誌連動投票企画】「あなたのレッドブル・ホンダ F1 への期待値は?」より。総回答数 1,407 件

Ready fo

SUZUK

Red Bull×HONDA

2019 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP
JAPANESE GRAND PRIX
11 (Fri) - 13 (Sun) October

[総力検証]

2019年F1日本GPプレビュー

ホンダは鈴鹿で勝てるのか？

一年に一度、F1を愛する人たちが鈴鹿に集う日がやってくる
今季、レッドブル・ホンダは開幕戦でさっそく3位表彰台を獲得すると
オーストリアではホンダにとって13年ぶりとなる勝利を手にした
前半戦で唯一、雨絡みとなったドイツでは難しいコンディションを制して、2勝目を挙げた
右のグラフを見ても分かるように、ファンの期待はこれまで以上に高まっている
しかし、その期待とは裏腹に、ライバルの躍進も見逃せない
常勝メルセデスを筆頭に、シンガポールで周囲の予想を大幅に上回ってきたフェラーリ……
これほど手強いライバルを相手に、果たしてホンダは鈴鹿で勝てるのか？

Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）

限界は破られる。

1コーナー
2コーナー
メインストレート
S字
シケイン
ダンロップコーナー
逆バンク
デグナーカーブ
130R
S1
S2
T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7 T8 T9 T15 T16 T17 T18

Ready for SUZUKA.
Red Bull×HONDA

ダウンフォース削減、最低重量増加……。それでもコースレコードが更新される理由

今年の日本GPは予選から目が離せない
現在の予選レコードは2017年に記録された1分27秒319
この記録が塗り替えられる可能性は限りなく高いと言えるだろう
理由は今季と昨年を比較すれば見えてくる――

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）／Google Earth ©2018 ZENRIN

F1マシンとドライバーの絶対的限界が試される鈴鹿サーキットは、もはやF1では数少ないチャレンジングなコースのひとつだ。そして、2019年の日本GPでは、鈴鹿の新たなラップレコードが樹立される可能性が高い。

これはある意味、サプライズと言ってもいいだろう。そもそも、今シーズンは空力面において、F1のテクニカルレギュレーションが変更された。それにより、理論的にはクルマの速度は遅くなるはずだった。

ところが、新レギュレーションでは全体的にダウンフォースが削られ、最低重量が増えた。それにもかかわらず、今季ここまでレースが行なわれたほとんどのサーキットおいて、予選のタイムは2018年までよりも速くなっているのだ。

前後のウイングの変更と、バージボードの高さを抑えることで、クルマ全体のドラッグは減るはずだった。結果として、トップスピードが伸びる一方で、コーナーのエイペックスの通過速度は下がり、理論上ラップタイムは遅くなると考えられていたのである。だが、この理論が事実上、間違っていたことは、ここまでの結果を見れば明らかだ。

2019年の新しいリヤウイングは、むしろクルマのドラッグを増加させている可能性もある。というのも、今年の第14戦イタリア・モンツァでのポールポジションタイムは、2018年にキミ・ライコネンが記録したラップレコード1分19秒119に届かなかった。ただし、ご存じのように予選のQ3はドライバーたちがトゥを欲しがったため、時間内に2回目の計測ができなかった。そのため、本来ならどのくらいのタイムが記録されたのかは、誰にも分からない。

今シーズンのグランプリ開催地では、2018年までよりタイムが遅くなったコースがイタリアの他にふたつある。中国とドイツだ。

ホッケンハイムでは、週末の気温が例年になく高くなったことで、チームがそうしたコンディションの下で、タイヤを使いこなせず、セットアップに苦しんだと考えられる。

［史上最速の鈴鹿］
Target time

1'26"???

一方、中国での状況は、それ以上に理解しにくいものだった。ポールポジションを獲得したバルテリ・ボッタスのタイムは2018年より0・4秒も遅かった。フェラーリに至っては1年前の自分たちのタイムを0・7秒も下回ったのである。一部の人々の意見によると、ここでも問題はタイヤにあり、ピレリが示すセットアップ条件が直前になって変更されたためではないかと言われている。

ドイツも中国も、ピレリが供給した5つのコンパウンドのうち、ソフトタイヤに割り当てられたのはC4タイヤだった。これは2018年のウルトラソフトと、ほぼ同じと考えていいものだ。ただし、中国ではFP2とFP3の間に、ピレリがリヤタイヤの指定最低空気圧を変更して19・5psiとしたため、チームのセットアップがすべてやり直しになり、それまでに費した時間が水泡に帰した。

ちなみに2019年のピレリタイヤは、全体的に昨年使われたものよりもわずかにコンパウンドが柔らかめである。それも今年のクルマが次々とコースレコードを更新している理由のひとつになっている。

130Rの進入は速くなる

さて、こうしたファクターは、鈴鹿のラップタイムにどう影響をおよぼすだろうか。

鈴鹿は世界的にも類を見ないサーキットであり、他のコースとの直接的な比較は難しい。だが、セグメントごとに分けて考えれば、ある程度までの推測はできる。

たとえば、イギリス・シルバーストンのウェリントン・ストレートと、鈴鹿の西コースのバックストレッチを比べてみることは可能である。どちらも手前が奥の深い左コーナーであり（鈴鹿のスプーン、シルバーストンのザ・ループとエイントリー）、ストレートエンドは高速の左コーナー（鈴鹿の130R、シルバーストンのブルックランズ）になっている。

もちろん、それぞれの直線部分は長さが異なり、シルバーストンがフラットなのに対して、鈴鹿は多少勾配があるため、区間タイムを単純に比較してもあまり参考にはならないかもしれな

Google Earth ©2018 ZENRIN

［史上最速の鈴鹿］

限界は破られる。

い。ただ、シルバーストンのスピードトラップデータは調べてみる価値があるだろう。

2019年のイギリスGPで、ルノーはかなり極端にダウンフォースを削ってきた。ラップタイムよりも最高速の速さを狙ったようなセットアップを用いていたので、この分析には含めないことにしよう。

今年のフェラーリは、ウェリントン・ストレートの終わりでの速度が2018年より1・5㎞／h速かった。一方、明らかにドラッグが大きいコンセプトを選んだ2019年のメルセデスW10は、当然のことながら最高速が大幅に遅くなっている。

しかし、メルセデスのエンジンを使用しているレーシングポイントは、昨年のフォース・インディアと比較して2～3㎞／hほど速くなっている。今年のRP19は、実質的には昨年のフォース・インディアのアップデート版であり、この最高速の伸びは昨年のレギュレーションとの違いが分かりやすく反映されているものと考えることができる。つまり、鈴鹿での130Rへの進入速度は、2018年よりやや速くなると結論づけてもよさそうだ。

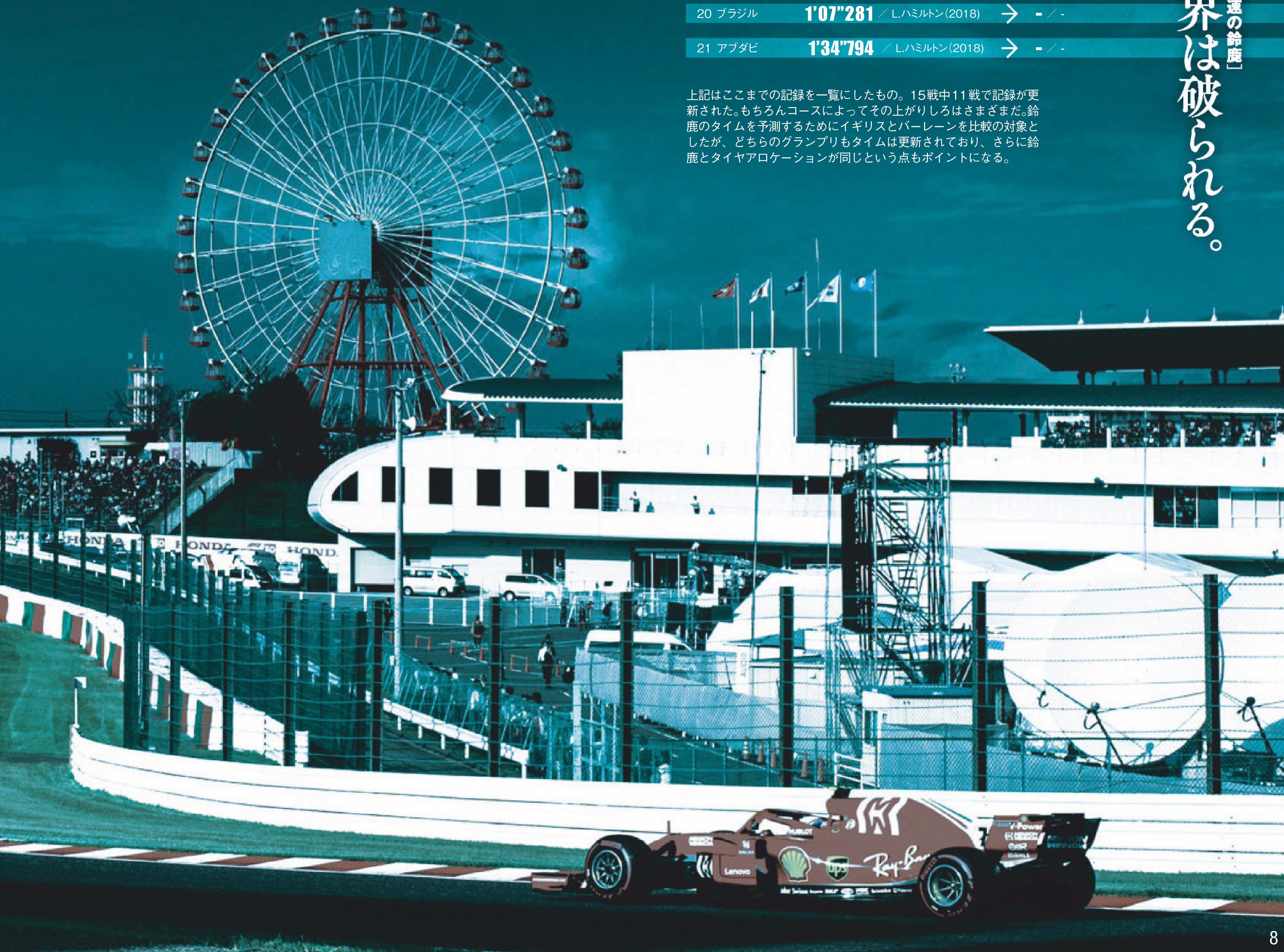
最大で0・4秒

ヘアピンからスプーンにかけては、低速からの加速が見られる。入手可能なデータのなかに、完全に一致するものは見当たらないものの、バー

2019年予選コースレコード変遷

Round	2018年までの予選レコード		2019年予選PPタイム
1 オーストラリア	1'21"164 ／ L.ハミルトン(2018)	→	1'20"486 ／ V.ボッタス
2 バーレーン	1'27"958 ／ S.ベッテル(2018)	→	1'27"866 ／ C.ルクレール
3 中国	1'31"095 ／ S.ベッテル(2018)	→	1'31"547 ／ V.ボッタス
4 アゼルバイジャン	1'40"593 ／ L.ハミルトン(2017)	→	1'40"495 ／ V.ボッタス
5 スペイン	1'16"173 ／ L.ハミルトン(2018)	→	1'15"406 ／ V.ボッタス
6 モナコ	1'10"810 ／ D.リカルド(2018)	→	1'10"166 ／ L.ハミルトン
7 カナダ	1'10"764 ／ S.ベッテル(2018)	→	1'10"240 ／ S.ベッテル
8 フランス	1'30"029 ／ L.ハミルトン(2018)	→	1'28"319 ／ L.ハミルトン
9 オーストリア	1'04"251 ／ V.ボッタス(2017)	→	1'03"003 ／ C.ルクレール
10 イギリス	1'25"892 ／ L.ハミルトン(2018)	→	1'25"093 ／ V.ボッタス
11 ドイツ	1'11"212 ／ S.ベッテル(2018)	→	1'11"767 ／ L.ハミルトン
12 ハンガリー	1'16"276 ／ S.ベッテル(2017)	→	1'14"572 ／ M.フェルスタッペン
13 ベルギー	1'42"553 ／ L.ハミルトン(2017)	→	1'42"519 ／ C.ルクレール
14 イタリア	1'19"119 ／ K.ライコネン(2018)	→	1'19"307 ／ C.ルクレール
15 シンガポール	1'36"015 ／ L.ハミルトン(2018)	→	1'36"217 ／ C.ルクレール
16 ロシア	1'31"387 ／ V.ボッタス(2018)	→	- ／ -
17 日本	1'27"319 ／ L.ハミルトン(2017)	→	- ／ -
18 メキシコ	1'14"759 ／ D.リカルド(2018)	→	- ／ -
19 アメリカ	1'32"237 ／ L.ハミルトン(2018)	→	- ／ -
20 ブラジル	1'07"281 ／ L.ハミルトン(2018)	→	- ／ -
21 アブダビ	1'34"794 ／ L.ハミルトン(2018)	→	- ／ -

上記はここまでの記録を一覧にしたもの。15戦中11戦で記録が更新された。もちろんコースによってその上がりしろはさまざまだ。鈴鹿のタイムを予測するためにイギリスとバーレーンを比較の対象としたが、どちらのグランプリもタイムは更新されており、さらに鈴鹿とタイヤアロケーションが同じという点もポイントになる。



レーンのセクター2にはふたつの低速コーナー（ターン8と10）と、そこからの加速区間が含まれる。
　昨年と今年のデータで、このコーナーを比較すると、2018年のクルマのほうがこのセクタータイムが約0・2秒速かった。
　つまり、パワーユニット自体は1年間の開発で進化しているにもかかわらず、2019年のクルマのほうが加速は遅いということだ。これが今年のレギュレーション変更による約10kgの車重増の結果であることは、まず間違いないだろう。



D.Heath

ホンダPUを積んだRB15でマックス・フェルスタッペンはどれだけトップに迫れるだろうか。夏休み明けにスペック4に交換したものの、その真の速さはまだ見ることができていない。ポイントはPUのプログラミングをどの程度合わせることができるかだろう。



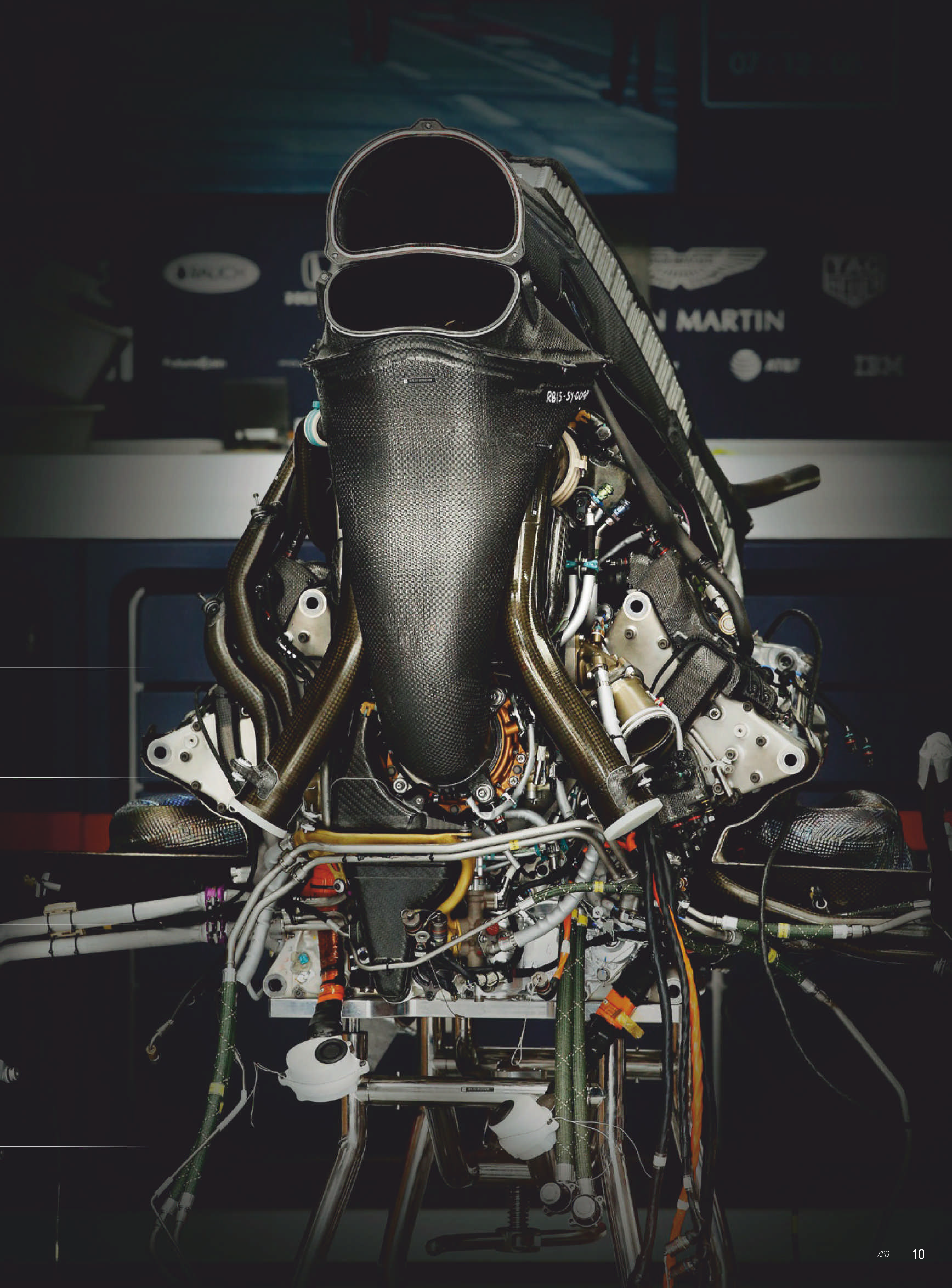
D.Heath

PU時代に突入した2015年以降、鈴鹿ではメルセデスが圧倒的な速さを誇ってきた。今年のマシンの特性を考えたとき、マシンのパフォーマンスとPUのバランスは間違いなくメルセデスがダントツだ。順当にいけばPPはかなりの確率で獲れるはずだが、果たして……。

　これを鈴鹿に当てはめると、ヘアピンからスプーンまでの区間、そしてダンロップからデグナーまでの区間も遅くなると考えられる。
　一方、S字を含む鈴鹿のセクター1では、かなりタイムが短縮されることが期待できそうだ。ただし、これに似たものは世界中のどこのサーキットにも存在しないため、どこまで速くなるかは推測に頼るしかない。
　タイヤのコンパウンドが昨年に比べて、全体的にややソフトになり、実際にはダウンフォースも増えているため、このセクションは2018年より速くなる可能性が高い。しかし、このセクター1は「S字を制する者が、鈴鹿を制する」と言われるほど、テクニカルで、少しのリズムのズレとミスが大きくタイムに影響をおよぼす。つまり、ドライバーの腕次第で、タイムに大きな差が出る場所でもあると言える。
　ここまでの推測を勘案すると、今シーズン、鈴鹿のコースレコードは、昨年までより0・2秒から0・3秒ほど短縮されることになりそうだ。スプーンの出口からトゥを得ることができれば、0・4秒のタイムアップもありうる。ここにあげたデータから言えば、もはや鈴鹿のラップレコード更新を妨げるファクターは、天候以外には考えられない。予選がドライ路面で行なわれれば、コースレコードが塗り替えられるのはほぼ確実と言っていいだろう。焦点は誰が鈴鹿の限界を破るかに絞られる。

約10kgの車重増の変更で、PU開発は進化しているのに 今季のマシンは『加速が遅い』

D.Heath



XPB

ホンダPU「好調」の技術的根拠を探る
鉄製ピストンはあり得る


T.Kudoh

技術スペシャリスト
Kota Sera


T.Kudoh

F1を知り尽くす男
Motoyasu Moriwaki

［テクニカルトーク］

森脇基恭×世良耕太

第四期の活動開始以降、幾度となくPUの問題で悔しい思いをしてきたホンダだが
今季はまだ一度もレース中のPUトラブルによるリタイアを喫していない
それどころか、メルセデス、フェラーリの2強とも対等の戦いを演じており
その進化の度合いには目を見張るものがある――
RA619Hに関する噂も検証しつつ、その秘密に迫る

まとめ：世良耕太（Kota Sera）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／XPB／工藤崇弘（Takahiro Kudoh）
Illustration：クレイグ・スカボロー（Craig Scarborough）

――さっそくですが、今年の日本GPではどこに注目していますか？

森脇：マックス・フェルスタッペンとシャルル・ルクレールという若いドライバーが出てきたことによって、『どっちがポールを獲るんだろう』という雰囲気が出てきたのがいいですね。いつまでもルイス・ハミルトン時代でなくてもいいと。たしかに、ハミルトンは絶対王者だし、メルセデスも絶対的に強い。でも、彼らならなんとかしてくれそうな雰囲気がある。

世良：メルセデスとハミルトンが圧倒的に強いのは間違いないんだけど、フェラーリとレッドブルにもチャンスはありそう。誰がポールを獲るか分からないし、誰が優勝するか分からない。今年の鈴鹿はそういうおもしろさがある。メルセデスはもうタイトル獲得を

RA619H
HONDA F1 POWER UNIT

PU基本要素

内燃機関(ICE)
モータージェネレーターユニット・キネティック(MGU-K)
モータージェネレーターユニット・ヒート(MGU-H)
エネルギーストア(ES)
ターボチャージャー(TC)
コントロールエレクトロニクス(CE)

内燃機関(ICE)

容量：1.6ℓ
シリンダー数：6
バンク角：V型90度
バルブ数：24
最高回転数：15,000rpm
最高燃料流量：100kg/時(10,500rpm以上)
燃料消費量：1レースあたり110kg(レギュレーション規定限界量)
燃料噴射：直噴シングルインジェクター(最大500バール)
過給方式：シングルステージコンプレッサー(エキゾーストタービン)

エネルギー回収システム

構造：モータージェネレーターユニットを介した
総合ハイブリッド式エネルギー回収
クランクシャフト連結電気式MGU-K
ターボチャージャー連結電気式MGU-H
エネルギーストア：リチウムイオン電池 20～25kg

●MGU-K
最高回転数：15,000rpm
最大パワー：120kW
最大エネルギー再生：1周あたり2MJ
最大エネルギーデプロイメント：1周あたり4MJ

●MGU-H
最高回転数：125,000rpm
最大エネルギー再生：上限なし
最大エネルギーデプロイメント：上限なし

トランスミッション

ギヤボックス：カーボンファイバーコンポジットケース／縦置き
ギヤ比：前進8速+リバース1速
ギヤセレクト：油圧式シームレスシフト
ディファレンシャル：遊星歯車機構
クラッチ：油圧式カーボンマルチプレート

鉄製ピストンはあり得る

テクニカルトーク
森脇基恭×世良耕太

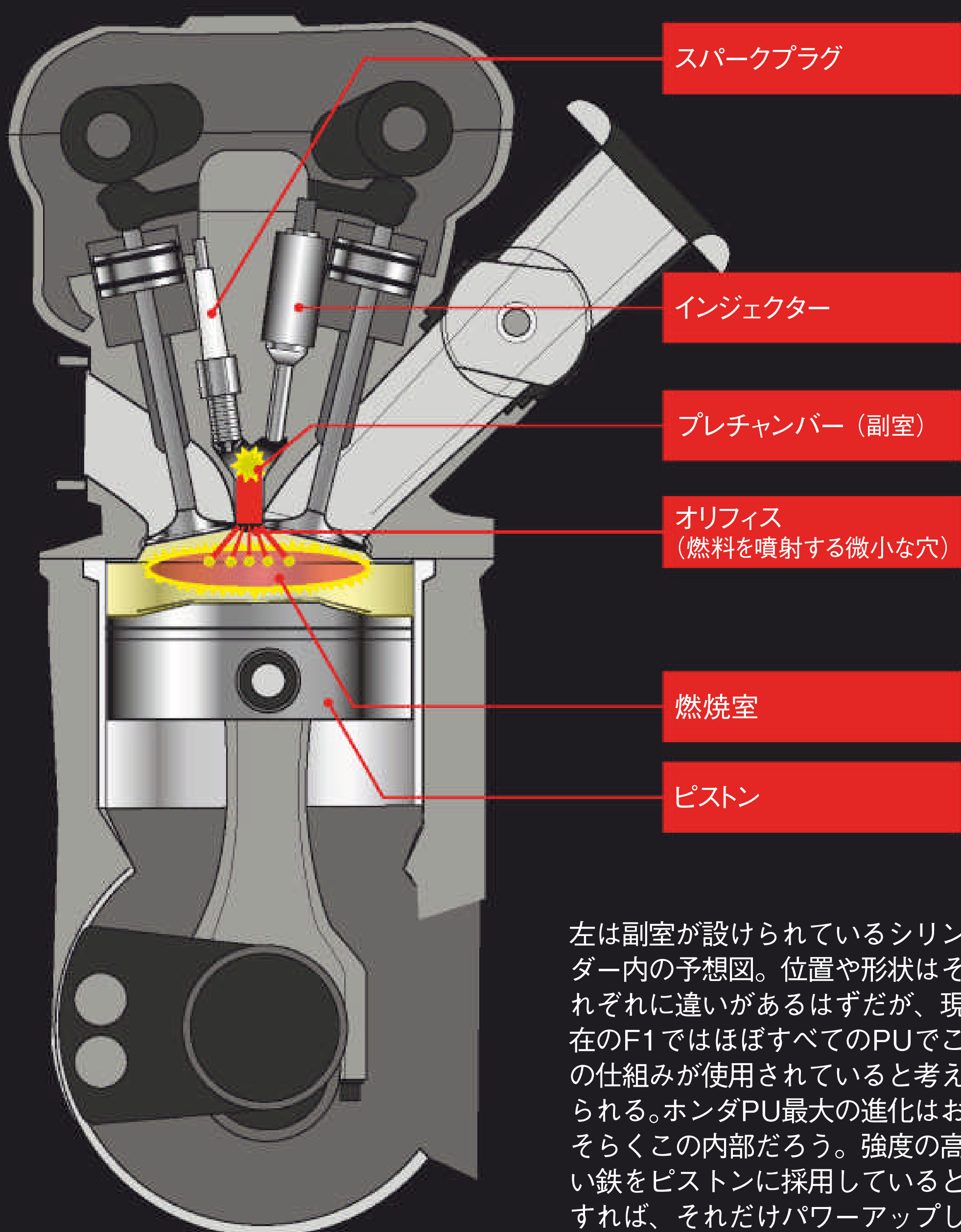
確信してますよね。
森脇：してますね。
世良：メルセデスは今年の開発に関してはもう手を緩めていて、来年のことを一所懸命やっているんだと思います。それもあって、フェラーリやレッドブルとの差が縮まっている。だから、今年の鈴鹿はおもしろくなる。ホンダの田辺（豊治）さんも驚いていましたが、モンツァでルノーが急に速くなったりして、中団の争いも激しくなってきました。
森脇：ルノーも新しいスペックのパワーユニットを入れてますからね。
世良：ルノーがいて、トロロッソがいて、マクラーレンがいて、アルファロメオがいて、ハースがいる。中団グループがすごく僅差で、予選もレースも目が離せなくなってきました。
――レッドブル・ホンダはどうでしょう。ポールポジション獲れますか？
森脇：いけると思いますよ。鈴鹿サーキットはダウンフォースが欠かせないんですが、その点、メルセデスは圧倒的に有利です。でも、ホンダも（第13戦ベルギーで投入した）スペック４にはかなり自信を持っているらしいので、フェルスタッペンはいけるんじゃないかという気がしています。
世良：同じく、ホンダのポールポジション獲得には期待しています。だって、盛り上がるじゃないですか（笑）。別の意味で注目しているのは、レッドブルのスタートです。うまくいってくれるといいな、と……。
森脇：あとで話そうと思っていたのですが、速いドライバーが乗ると、パワーユニットって急激に進歩するんです。フェルスタッペンだけが「パワーがない」って文句言ってますよね。それはなぜかというと、彼はとんでもないところでアクセルを踏むから。今までのドライバーが要求しないところでアクセルを踏む。だから文句が出る。
世良：ホンダとしてはきちんと仕立てているんだけども、フェルスタッペンにすれば物足りない。
森脇：そう。シルバーストンでも最終コーナーの手前で「パワーがない」と言っていましたね。ないわけはないんだけど、フェルスタッペンにとってはないんだよね。その点がホンダにとってはうれしいと思います。速いドライバーはエンジニアの想定を上回る走りをしてくるので、文句が出てくるわけです。それに対応できるような領域に行けば、ホンダはこれまで以上に進化すると思います。フェルスタッペンと付き合うことで、通常のドライバーからは出てこない問題点が出てくる。これはホンダにとってはありがたいことなんですよ。
――第9戦オーストリアと第11戦ドイツで優勝しましたが、開幕の段階でこの時期の優勝を予想していましたか？
森脇：（開幕戦）メルボルンの段階で勝てると思っていました。（ヘルムート・）マルコが「5勝する」と言っていましたが、5勝は難しいにしても3勝はするだろうと。その根拠は、昨年ルノーを積んで4勝しているから。
世良：予想に反して苦戦しましたね。
森脇：想像していたのと違うと思った


XPB


T.Kudoh

**メルセデスもレッドブルも開口部が小さい！
よくこれで冷えるなと思います**

PUシリンダー内予想図



左は副室が設けられているシリンダー内の予想図。位置や形状はそれぞれに違いがあるはずだが、現在のF1ではほぼすべてのPUでこの仕組みが使用されていると考えられる。ホンダPU最大の進化はおそらくこの内部だろう。強度の高い鉄をピストンに採用しているとすれば、それだけパワーアップしている証拠という見方もできる。

のは（第5戦）スペインのセクター3でまったく遅かったとき。連続コーナーが続くサーキットは、圧倒的にダウンフォースとドライバビリティが必要なんです。そこがいいのがメルセデス。スペインでメルセデスを見たときに、レッドブルは話にならないと思いました。（第6戦）モナコでもダメかなと思ったら、やっぱりだめだった。

世良：モンツァで田辺さんに話を伺ったら、（優勝した第9戦）オーストリアでフロントウイングを投入したのが大きい、と言っていました。それまで、シャシー側の性能が追いついていなかったんだと思うんですね。オーストリア以降のレッドブルが、本来、開幕当初からのあるべき姿。

森脇：そうなんです。ホンダのパワーユニットがステップアップしている割に結果がついてこなかったのは、レッドブルのシャシーの問題だったと思います。ガスリーが乗りこなせなかったのも仕方ないと思いますね。ボクの考えですが、シーズン前半は車体の戦闘力が低く、ダウンフォースも低かった。そのせいでリヤのグリップ抜けが唐突で、ドライバーは悩んでいた。オーストリアで投入したフロントウイングが効果を発揮し、ダウンフォースが増え、リヤが安定して、いまはすごく良い流れになっていると思います。

――オーストリアのときは気温が高く、そのせいでメルセデスがパワーユニットを使い切れなかったという声もありましたが、どう思いますか?

世良：ひとつの要素としてありそうですね。メルセデスは外気温が高かったせいで、本来持っている性能を出し切ることができなかった。フェラーリはタイヤに苦しんだ。ホンダはパワーユニットにしてもタイヤにしても、メルセデスやフェラーリほどパフォーマンスに影響を与えずに済んだ。それが強さにつながったんだと思います。

T.Kudoh



XPB



**サイドポンツーンに風をとおさないようにすると
ドラッグは小さく、ダウンフォースが増える**

サイドポンツーン開口部を小さくするとマシンとしてはドラッグが減り、ダウンフォースが増す。写真を見る限りメルセデスの低速コーナーが今季速くなったことはこれが少なからず影響をおよぼしているだろう。ただし、PUの冷却効率は落ちるため、オーストリアでメルセデスPUがオーバーヒートした原因はここにあったと思われる。

Ready for SUZUKA.
Red Bull×HONDA

森脇：同じ意見です。メルセデスがオーバーヒートしたのは、空力が理由だと思うんですね。ラジエターを大きくして、たくさん空気をあてると空力が悪くなる。反対に、ラジエターを小さくして、サイドポンツーンに風をとおさないようにすると、ドラッグが小さくなってダウンフォースは増える。メルセデスは後者を狙ったので、オーストリアでは仕方ないのかなと。

世良：モンツァで実車を見ましたが、メルセデスもレッドブルもサイドポンツーンの開口部はものすごく小さかった。よくあれで冷えるなと思いました。

ホンダPU内部の噂

――パーティーモードという言葉を聞くのですが、どういうことですか?

世良：ICEと呼んでいるエンジンと、排気に含まれる熱エネルギーを電気エネルギーに変換するMGU-Hは、トレードオフの関係にあります。エンジンの出力を高める使い方をすると、排気に残るエネルギーが少なくなってしまい、MGU-Hの回生が少なくなる。すると、デプロイ（最高出力120kWのMGU-Kによるパワーアシスト）に回すエネルギーが足りなくなる。一方で、MGU-Hの回生を重視すると、エンジン出力を我慢しなければならなくなる。予選のときは、レースのときのように次の周のバッテリー残量を考えなくていいので、とにかくパワーを出しにいきます。

――それがパーティーモード。

世良：はい。通常は排気のエネルギーを使ってターボのコンプレッサーを回し、過給圧を高めるのですが、パーティーモードではMGU-Hを回生側ではなく力行側に使ってコンプレッサーを回します。電気の力で過給圧を高めるわけで、これをEブーストと呼んでいます。MGU-Hの回生を重視するときはウェイストゲートを閉じるのですが、パーティーモードではウェイストゲートを全開にして排気の抜けを良くします。すると、燃焼室の温度が下がって最適なタイミングで点火でき、燃焼効率が高まって出力増につながります。

――パーティーモード時に燃料だけでなくオイルも燃焼させているという噂があるのですが、あり得る話ですか?

世良：オイルの消費量を制御する手段が分からないですね。予選と決勝では同じエンジンを使わないといけない。オイルの消費量はレギュレーションで規定されているので、予選と同じペースでレースでもオイルを消費していたら、規定量を超えてしまうと思います。

森脇：制御する装置が必要ですよね。

世良：燃料の流量と使用量が制限されているので、オイルを燃やしたい気持ちは分かります。同じ化石燃料と捉えることもできますので。でも手段が分からない。まさか、「これはオイルを燃やすために追加した弁です」とは言

えないだろうし。

森脇：これだけいろんなところで、「オイルで性能が変わる」と言われているくらいだから、オイルのなかに燃焼しやすい成分が入っているんでしょうね。

世良：オイルの消費量に規定が加わったということは、それまでみんなやっていたということですよね。

森脇：メルセデスなんか、ものすごくやっていたんですよ、きっと。0・6ℓ以上消費してはいけないという決まりがあるなら、それまでは使いましょうということです。

——どのような方法でオイルを燃やしているのか分かりませんが、燃焼室の下のほうから燃やすと効果があると言われているようです。

世良：14年に導入された燃料流量規制の条件では、混合気はリーン（空気に対する燃料の比が理論空燃比よりも小さい状態）にしていく方向です。それが、熱効率を高くしていく手段だからです。でも、リーンにするということは、文字どおり混合気が薄くなるので、着火しにくくなる。もうひとつは、一気に燃やして効率良く圧力に変換したい。オイルの燃焼がどっちに効くのか分かりませんが、いずれにしても効率を高めるためにやっているのでしょう。

——燃えにくい状態だから、それを助けるためにやっていると。

世良：量産エンジンの世界では、オイルを燃焼室に入れないのが鉄則です。オイルは着火しやすいので、異常燃焼の原因になり、エンジンが破壊されるようなトラブルに結びつくこともある。絶対にやってはいけないことです。オイルの着火しやすい性質を逆手にとっているとしたらおもしろいですね。

——ピストンの材質がアルミではなく鉄（スチール）になっているという噂もありますが。

森脇：それは聞いたことがあります。ずいぶん薄いピストンにしていると。

世良：量産のディーゼルエンジンでは、スチールピストンの採用例があります。メルセデスはEクラスなどが搭載する2ℓ直4ディーゼルにスチールピストンを採用しています。ルノーも採用しています。鉄は重たいイメージはありますが、アルミよりも強度が高いので、同じ強度でいいなら、アルミよりもトップランド（ピストン冠面からピストンリングまでの距離）を薄くすることができる。必ずしも重くはならないし、薄くなって冷却は良くなる。その技術がF1で応用されているとしたら興味深い話ですね。

——量産エンジンで採用例があるとはいえ、鉄は意外ですね。

世良：熱効率が高くなるにつれ、筒内


T.Kudoh

鉄ピストンは必ずしも重くなるわけではなく
トップランドが薄くできて冷却効率も上がる

RA619Hのスペック１は昨年のスペック３をベースに信頼性を向上させた形だ。スペック２ではさらに信頼性を向上させ、よりパワーに振れるようになり、勝利を手にしたスペック３は航空機エンジンの知見を取り入れたターボを投入。ICEとMGU-Hのバランスが取れるように進化した。そして、スペック４では35馬力アップしているとの噂もある。

2019 RACE RESULT (Round 1 - 15)

Round		PU	Aston Martin Red Bull Racing		Red Bull Toro Rosso Honda	
1	AUSTRALIAN	Spec.1	VER : 3rd	GAS : 11th	KVY : 10th	ALB : 14th
2	BAHRAIN	Spec.1	VER : 4th	GAS : 8th	KVY : 12th	ALB : 9th
3	3CHINESE	Spec.1	VER : 4th	GAS : 6th	KVY : DNF	ALB : 10th
4	AZERBAIJAN	Spec.2	VER : 4th	GAS : DNF	KVY : DNF	ALB : 11th
5	SPAIN	Spec.2	VER : 3rd	GAS : 6th	KVY : 9th	ALB : 11th
6	MONACO	Spec.2	VER : 4th	GAS : 5th	KVY : 7th	ALB : 8th
7	CANADA	Spec.3	VER : 5th	GAS : 8th	KVY : 10th	ALB : DNF
8	FRANCE	Spec.3	VER : 4th	GAS : 10th	KVY : 14th	ALB : DNF
9	AUSTRIA	Spec.3	VER : 1st	GAS : 7th	KVY : 17th	ALB : 15th
10	GREAT BRITAIN	Spec.3	VER : 5th	GAS : 4th	KVY : 9th	ALB : 12th
11	GERMANY	Spec.3	VER : 1st	GAS : DNF	KVY : 3rd	ALB : 6th
12	HUNGARY	Spec.3	VER : 2nd	GAS : 6th	KVY : 15th	ALB : 10th
13	BELGIUM	Spec.4	VER : DNF	ALB : 5th	KVY : 7th	GAS : 9th
14	ITALY	Spec.4	VER : 8th	ALB : 6th	KVY : DNF	GAS : 11th
15	SINGAPORE	Spec.4	VER : 3rd	ALB : 6th	KVY : 15th	GAS : 8th
16	RUSSIA	Spec.4	VER : 4th	ALB : 5th	KVY : 12th	GAS : 14th

A.Sakurai

圧も高くなる。それに耐えるためにアルミではなく鉄……。う〜ん、本当だったらおもしろいなぁ。

——第13戦ベルギーで投入したスペック4は35馬力上がったという噂ですが、そんなに上がるものでしょうか。

世良：そういう数字ってどこから出てくるんですかね（笑）。田辺さんの説明によると、スペック4はICEのアップデートで、MGU-HとMGU-Kといった電気系はスペック3と同一ということです。信頼性とのバランスですが、要はエンジンの性能アップが主体ということ。それにしても、開発を重ねたこの段階で35馬力も上がっていたらすごいですよ。

——レッドブル側からの要望で、0・6㎜だったエキゾーストマニフォールドの肉厚をかなり大胆に薄くしたという噂も聞きました。

世良：それはまた、どこからそんな情報が入ってくるんですか（笑）。

——インコネル製だというのですが。

森脇：それは当たり前ですね。

世良：軽さと耐熱強度を兼ね備えたニッケルベースの合金で、レーシングエンジンのスタンダードです。エンジンの仕様が異なるので単純比較はできませんが、2・4ℓV8時代に0・5㎜厚を採用していたマニュファクチャラーがありましたから、0・6㎜厚という数字自体に驚きはありません。

森脇：そうですね。3・1の集合部のところは溶接を使わずに、ラピッドプロトタイピング（3Dプリンター）を使っていると思いますね。ラピッドなら、

鉄製ピストンはあり得る

テクニカルトーク
森脇基恭×世良耕太

溶接やハイドロフォーミング（パイプの内側に液体で圧力を加え、金型に押し付けて成形する工法）ではできない、複雑な形状を均一な厚みで作ることができます。他の技術で均一な厚みにするのはとても難しいんです。

F1は夢の土俵

——さて、F1日本GPですが、ホンダ勢がポールポジションを獲得する確率は何パーセントだと思いますか？

森脇：50％！　フェルスタッペンかハミルトンだと思います。

世良：ルクレールは候補に挙げないんですね。

森脇：フェラーリはないと思っているんですよ。鈴鹿はダウンフォースがすごく必要なサーキット。シンガポールから調子がよくなってきましたが、鈴鹿は厳しいと思います。

世良：私は期待を込めて、フェルスタッペンのポール・トゥ・ウイン。ポールも獲ったし、ウインもある。でもポール・トゥ・ウインはまだなので、ぜひ鈴鹿で実現してもらいたい。また田辺さんの話ですが、昔のような特別なことはできないにしても、鈴鹿では最大のパフォーマンスが出せるように準備していくと。そこに期待したいですね。ただ、心配なのはスタート。

森脇：鈴鹿はすごくタイヤがつらい。鈴鹿までの間にレッドブルがもう一段進化してダウンフォースが出るようになれば、メルセデスとしっかり戦えるようになると思います。ホンダにとって鈴鹿がスペシャルだということは、レッドブルも分かっているでしょう。

——現在のホンダは業績が厳しいようです。ただ、それに反してF1の成績が好調なのはうれしい限りです。どの企業にも〝モータースポーツ反対派〟はいるでしょうが、それについてどう思いますか？

森脇：会社って、金儲けじゃないと思うんですよ。金儲けをすれば株主はハッピーかもしれない。でも、働いている人がハッピーな会社って、夢だったり、やりがいがあったりすること。それが、本来の会社だと思うんですね。F1という、こんなに素晴らしい仕事をやっている会社って世界に何社もないんです。ホンダ経営陣は、それをもっと社内で伝えるべきだと思いますね。

世良：うまくやってほしいですね。

森脇：昔は研究所でアイデアコンテストをやっていたんですが、本田宗一郎さんは、明日にでも量産できるようなアイデアを嫌っていました。「そんな夢のないものを作るな」と。F1もそういうことだと思うんですね。夢なんですよ。F1という土俵で戦えば世界一じゃないですか。結局のところ〝目先の数字〟にとらわれず、〝ホンダらしさ〟を追求していくことが、長い目で見たときに本当に必要なことだと思います。

——ありがとうございました。

T.Kudoh



**鈴鹿までにもう一段階進化すれば
メルセデスとしっかり戦える**

組織にメスを。

技術の向上だけではない――世界に挑む“ホンダのカタチ”

シーズン前半戦で“2勝”という活躍は
なにも「レッドブルと組んだから」という理由だけではない
ホンダ自身が強くなるために変えた組織は
世界と対等に戦うことができ、世界で勝つことができた

Text：尾張正博（Masahiro Owari）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／熱田 護（Mamoru Atsuta）
ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）

Ready for SUZUKA. Red Bull×HONDA

古代中国における伝説的な軍略家、孫武が説いたとされる書に「孫子の兵法」があり、そのなかに次のような一説が書かれている。

『勝兵は先ず勝ちて而る後に戦い、敗兵は先ず戦いて而る後に勝を求む』

意味は「勝利する軍は先に勝つという見とおしがたってから戦い、敗北する軍は戦いを始めてからどうしたら勝てるかを考えている」というものだ。

Ｆ１はレーシングカーという武器を使った戦争に例えられる。今季のＦ１第９戦オーストリアＧＰで、レッドブル・ホンダが今シーズンの初優勝を飾ってから３カ月が経った。ホンダにとって13年ぶりの美酒を巡り、これまでさまざまな勝因が語られてきた。当時投入されたパワーユニット（以下ＰＵ）が熱に強かったこと。そのスペック３には航空エンジン部門の知見と技術力が採用されていたこと。「エンジン11、ポジション５」という強力なモードを使用したこと。あるいはレッドブルというトップチームと組んだからという意見や、マックス・フェルスタッペンが優れたドライバーだったと唱える者もいるだろう。

これらの要因がホンダの勝利に大きく貢献していたことは事実だ。だが、大切だったのはこれらがすべてひとつに結びついていたこと。それらを影でひとつに束ねていたのが、マネジメントだ。ここからは、ホンダがどのようにしてマネジメント力をつけ、勝利に向かって進んでいったのかを検証していきたい。

ホンダＦ１の組織の変遷

２０１５年からのＦ１復帰を発表したのは、２０１３年５月。プロジェクトはその直前から始まっていた。このとき、ホンダＦ１活動のリーダーに抜擢されたのが、新井康久だ。新井はＦ１プロジェクトの総責任者として、ひとりで３役をこなす立場にあった。３役とは、ＰＵの開発を統括する研究所のリーダー、サーキットの現場監督、そして、チーム（当時はマクラーレン）やＦＩＡなどとの交渉役だ。

じつはホンダは過去のＦ１活動でも、同じような体制でＦ１を戦ってきた。第二期（１９８３年〜１９９２年）では桜井淑敏が１９８４年から１９８７年までホンダＦ１の総監督を務めていた。桜井は開発だけでなく、現場でもリーダーシップを発揮し、当時、国際自動車連盟（ＦＩＡ）会長を務めていたジャン＝マリー・バレストルとレギュレーション改訂を巡って激しくやりとりできた実力者だった。また日本でのＦ１全戦テレビ中継や鈴鹿での日本ＧＰの実現、さらに初の日本人フル参戦ドライバーとなる中嶋悟を誕生させたのも、桜井の手腕によるところが大きかった。

当時のホンダは桜井の強力なリーダーシップを頂点とする「文鎮（フラット）型」の組織となっていた。

文鎮型は、上意下達がスムーズというメリットがある反面、弊害もあった。リーダーが配下に収めている大人数のスタッフたちに的確な指示を送ることができる多彩な才能と実行力がないと、舵がうまく取れず、組織が弱体化する。

80〜90年代のＦ１は、規模が現在ほど大きくなかったため、強力なリーダーによる文鎮型組織でもうまく行った。マクラーレンのロン・デニス、ウイリアムズのフランク・ウイリアムズ、ベネトンのフラビオ・ブリアトーレなども、文鎮型リーダーの典型だ。

**日を追うごとに規模が大きく、複雑になったF1は
たったひとりの力ではコントロールできなくなっていた**


A.Sakurai

ところが、２０００年代に入ると、Ｆ１は規模が大きくなっただけでなく、それぞれの組織が複雑になり、強力なリーダーがすべての責任を追うには限界が出始めていた。ホンダの第三期のプロジェクトリーダーたちがぶち当たった壁は、文鎮型ではコントロールできないほど、大きくなりすぎたホンダという組織にあったように思う。

その反省を生かすことができないまま、迎えた２０１５年からの復帰。Ｆ１の現場経験がない新井の下、エンジニアたちは疲弊していた。孫子の兵法に出てくる「敗北する軍は戦いを始めてからどうしたら勝てるかを考えている」という状況だったように見えた。

トロイカ体制の誕生

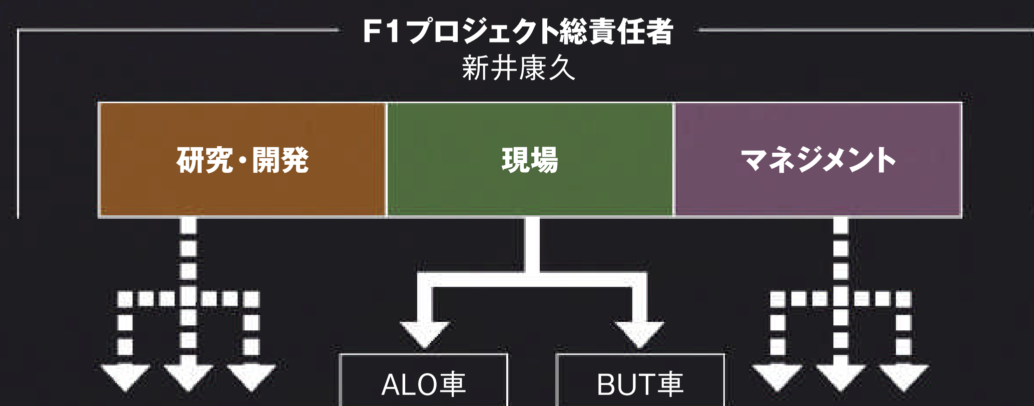
改革は早かった。２０１６年、ホンダは研究所（本田技術研究所）と青山（本田技研工業）にそれぞれリーダーを作り、それをひとりが束ねるピラミッド型に組織を改変した。頂点に立ったのは松本宜之。松本は本田技術研究所の社長だけでなく、ホンダのＦ１体制を強化するため、本田技研工業内の取締役・専務執行役員・Ｆ１担当に就任し、本田技研工業内に新たに設けられたＦ１担当役員を兼務することになった。松本は初代フィットの開発責任者を務めたことでも知られる名リーダーだった。

この松本の直下に置かれたツートップのひとりが長谷川祐介総責任者で、もうひとりが本田技研工業のモータースポーツ部長（当時）となった山本雅史だ。長

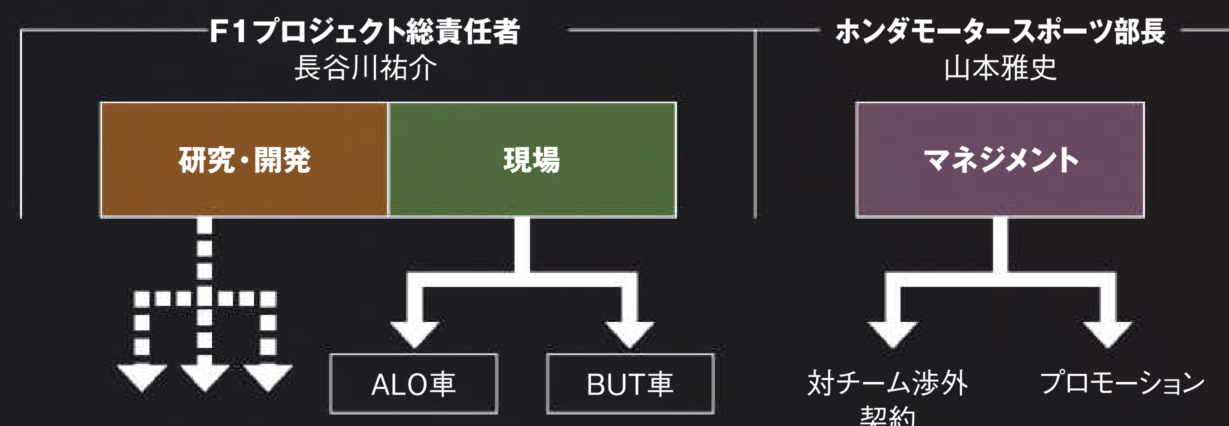
ホンダ第四期F1活動組織の変遷

下記は編集部がまとめたF1を戦うホンダの組織体系で「研究・開発」「現場」「マネジメント」の3つのパートに注目して、その変遷を追ったもの。参戦発表を行なった2013年から復帰初年度（2015年）いっぱいはシングル体制、2016年と2017年はダブル体制を敷き、2018年からトロイカ体制で戦う。現体制のポイントはHRD Sakuraだけでなく、本田技術研究所に属する「異なるジャンルの研究所」もPU開発に技術支援している点。一方で、F1は技術だけで勝てるほど甘い世界ではなく、レッドブル／トロロッソと提携したマネジメントサイドの功績も計り知れない。開発の浅木、マネジメントの山本、現場の田辺ら３名の連携が強いホンダに蘇らせた。

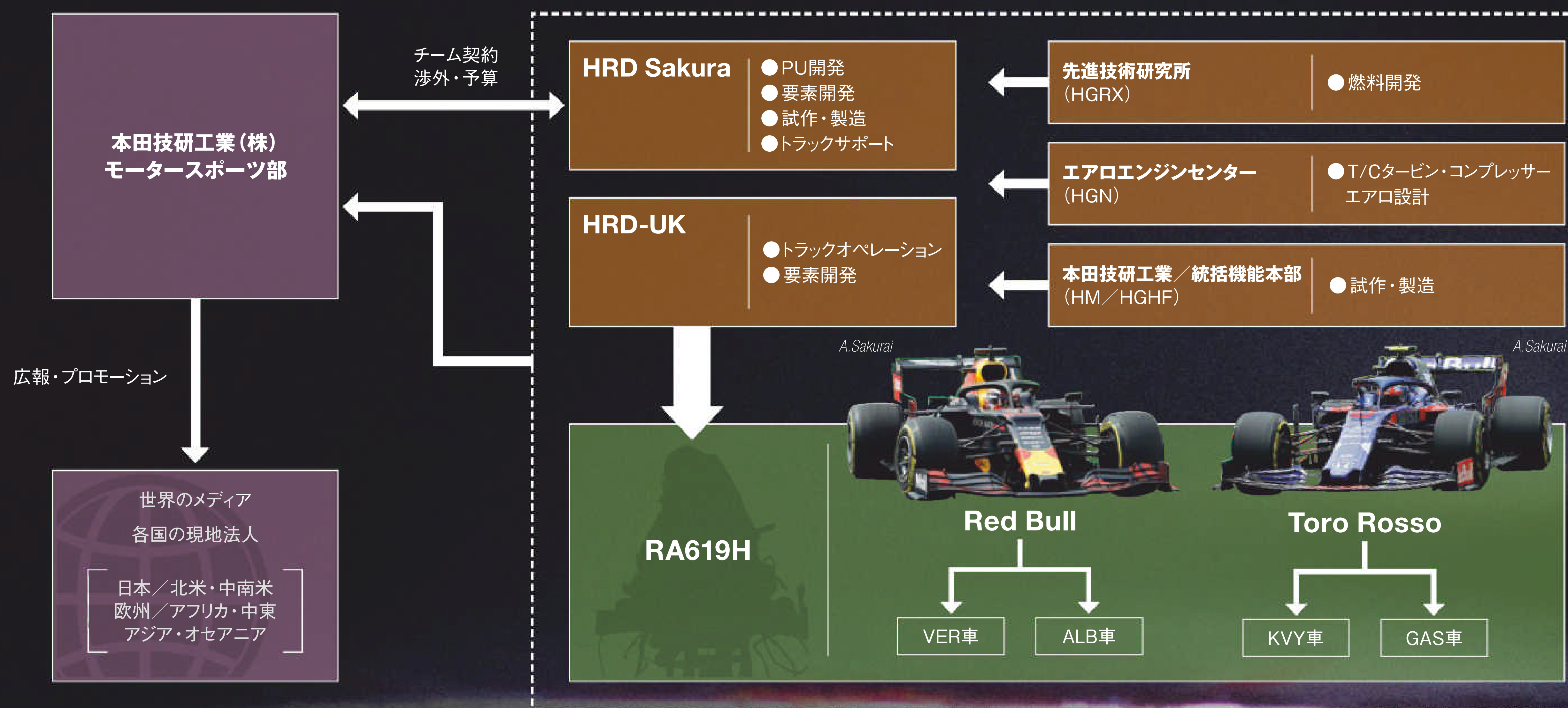
シングル体制



ダブル体制



トロイカ体制



V.Rys

谷川は2002年からシステム開発責任者としてF1活動にも携わり、佐藤琢磨のエンジン担当エンジニアを務めるなど、幅広いキャリアの持ち主だった。山本は、本田技術研究所の四輪R&Dセンター技術広報室長を務め、渉外に長けていた。長谷川はHRD SakuraでのPUの開発と現場監督という技術側のふた役を務め、山本はホンダのモータースポーツ活動の司令塔として、対外的な交渉役を担うことになったのだ。

だが、この組織改編も充分ではなかった。開発と現場の双方を監督していた長谷川は当然のごとく、日本と海外を毎戦飛行機で往復。これは、研究所と現場との間で直面する問題に対する意識が乖離することが少なくなかった第三期の反省を元にとられた決死の移動作戦だった。だが、かつてのような16戦や17戦ではなく、年間20戦を超える現在のF1には、そのやり方はマッチしなかった。

それが悪い結果として出たのが、2017年。この年、ホンダはコンセプトを一新したPUを投入したが、トラブルが相次いだ。一刻も早く有効な対策を打ちたいが、長谷川の指示なしではスタートできない。現在のF1の開発は「日進月歩」ではなく「分進日歩」で休みなく前進しなければ、ライバルに勝てない。こうしたHRD Sakuraの現状を危惧した松本は、ついに総責任者体制にメスを入れた。長谷川を事実上、解任するとともに、総責任者体制も廃止。HRD Sakuraの開発と、サーキットの現場での仕事を分けたのである。

栃木県さくら市のHRD SakuraのセンターモとしてPU開発責任者に任命されたのが、浅木泰昭。そして、イギリス・ミルトン・キーンズのHRD UKで現場監督に任命されたのが、田辺豊治だ。対外的な交渉担当やホンダF1の広報・プロモーション活動は引き続き山本が指揮を執ることとなった（山本は2019年からホンダF1のマネージングディレクターに就任）。同時に松本が務めていた専務執行役員・F1担当はなくなり、ホンダのF1活動はこの3人のトロイカ体制で新たにスタートした。



V.Rys

浅木泰昭を筆頭とするPU開発力
契約交渉に優れた山本雅史の嗅覚
最前線で戦う田辺豊治の勝負勘——
3者の連携こそが現組織のカギである

2-6-2の法則

3人がそれぞれの立場に責任を持ち、スピード感を持って仕事し始めたことで、ホンダのF1は大きく変わった。現場の田辺はこう語る。

「F1に復帰する前、私はインディカーをやっていたが、そのときも開発側と現場の関係がうまくいっていなくて、それを立て直すことが最初の仕事だった。今回、現場のテクニカルディレクターを任されたときも、現場と研究所のコミュニケーションを私のやり方でモディファイさせてもらった」

そして、HRD Sakuraの開発にも変化が起きた。これまでのPUの開発陣は「パワーを出せ」、「壊れないPUを作れ」というプレッシャーにさらされていた。浅木はこう述懐する。

「私はセンター長になる前年の2017年にHRD Sakuraに赴任したが、そのときの開発陣はコンセプトを新しくしたPUのMGU-Hのシャフトの問題に苦しんでいて、マクラーレンからプレッシャーを受けていた。ホンダのなかに

組織にメスを。

技術の向上だけではない――
世界に挑む“ホンダのカタチ”

も『なぜF1をやっているのか』、『お金を使ってブランドイメージを落としているだけじゃないか』と言われ、非常に辛い時期だった」

当時、本田技術研究所の社長を務めていた松本から「これからのF1は、HRD Sakuraの数百人の人員だけでなく、ホンダのすべての研究所から、必要な人材と知見を持ち寄って戦おう」という指令が出されていた。そこで2018年にセンター長になった浅木は就任早々、定例会で、HRD Sakuraの開発陣が苦しんでいる問題を正直に話し、助けてもらうことにした。これに反応したのが、埼玉県和光市の航空機エンジンR&Dセンターにある航空エンジン研究開発部門のエンジニアたちだった。

HRD Sakuraのエンジニアがなかなか解決できなかった問題を、彼らはすぐに解決し、2018年は同様のトラブルを再発させることはなくなった。なぜ、すぐに解決策が見つかったのか。それは航空エンジン研究開発部門が技術的に近い知見を持っていたからだけが理由ではない。


M.Atsuta

「いい意味でエンジニアには、プライドがあります。だから、自分たちが困っているからといって、ほかの部署の知見を取り入れるにあたっては『ちくしょう』と思う気持ちがなかったと言ったら、嘘になります」（浅木）

つまり、そのプライドが「自分の設計したMGU-Hが壊れるはずがない」という先入観となり、問題の真因を見えづらくしていたのではないか。

その後も、浅木は研究所間の壁を超えて、何度か議論を交わす機会を設けた。開発の方向性について、異なる分野のエンジニアから率直な感想を聞くためだ。彼らのなかには、モータースポーツとは関係ない部署で仕事しているスタッフもいた。

これは「2・6・2の法則」と呼ばれるものを利用したセカンドオピニオンだ。どんな集団にも2割の上位と6割の中位、そして2割の下位がいるというビジネスでよく使われている法則である。したがって、あるプロジェクトで何かに行き詰まったら、内部で解決しようとしてもなかなか解決できず、別のグループに所属する上位2割の意見を聞いた方が、的確なヒントを導いてくれる。逆に上位2割のスタッフだけを集めても、そのなかで再び2・6・2に別れてしまうため、あえて一緒のグループにせずに、あくまでセカンドオピニオンとして意見を聞いたほうがいいのである。

勘所、嗅覚、そして勝負勘

進化したPUをどのチームのマシンに搭載するか判断することも重要な仕事であることは、2014年から5連覇中のメルセデスPUを搭載しているレーシング・ポイントやウイリアムズの戦績を見れば分かる。

もし、2017年にホンダがMGU-Hに手こずらず、あのままマクラーレンとの関係を続けていたら、ホンダは今年、13年ぶりに優勝できただろうか。ホンダが今年、レッドブルとパートナーを組むことになったのは、2017年限りでマクラーレンとの契約が解消となり、2018年にトロロッソと組むしか、F1活動を続ける道がなく、そのトロロッソと組んだ年にホンダが開発陣の立て直しに成功したことでレッドブルからの信用を得たというのが、表向きの理由だ。

しかし、2017年の7月に山本はシルバーストンでレッドブルのヘルムート・マルコ（モータースポーツアドバイザー）と密会しており、その年の10月にレッドブルの首脳陣をHRD Sakuraに招いている。

ホンダと決別したマクラーレンだが、じつはホンダとの契約を延長したがっていた。当時、ホンダと契約に関する交渉を行なっていたマクラーレンのあるスタッフは、こう打ち明ける。

「当時マクラーレンはホンダと3年＋2年オプションの契約を結んでいた。2017年は最初の3年の最後の年で、我々はオプション権を行使して、さらに2年延長するかどうかを判断しなければならないときだった。我々は契約を更新したかったが、それには更新する年数は2年ではなく、3年という条件があった。なぜなら、成績不振に陥った2017年は我々にとって無駄な1年であり、ホンダは本来の契約を履行していないも同然だったため、カウントに入れたくなかったのだ」

ホンダとマクラーレンの契約はワークスとして無償でPUを提供するだけでなく、ドライバーの給与の50%もホンダから資金援助することになっており、その額は合計で年間1億ドルだったとも言われている。つまり、マクラーレンは契約を1年追加して資金援助を予定より多くもらうことで、2017年の成績不振によって被った損失を補填してもらおうとしていた。しかし、ホンダは首を縦に振らなかった。これにより、マクラーレン側から契約の解消を取り付け、違約金を支払うことなく、トロロッソ、ひいてはレッドブルと組むことが可能となったのである。

浅木の勘所を押さえたパワーユニット開発、山本の契約交渉の優れた嗅覚、そして田辺の勝負勘――この3人がバランス良く結びついているからこそ、ホンダは勝つという目標を持つだけでなく、どのように勝つか、そのために何を準備する必要があるのかという道筋も見ることができるようになった。F1は技術力がなければ勝てないが、技術力だけでも勝てない。ホンダが勝てる集団に変身したのは、組織を正しくオーガナイズするマネジメント力があったことを忘れてはならない。

戦いを始めてからどうやったら勝てるかを考えていた復帰当初とは異なり、いまのホンダは勝つという見とおしを立ててから戦い、勝利する軍のように変身したといえよう。13年ぶりの勝利は偶然ではなく、必然の帰結だった。

T.Tsugawa

2019 Formula 1 Aero Dynamics Trends

フロントエンドに宿る哲学

鈴鹿で見ておきたい

2019年型マシンの3つのポイント

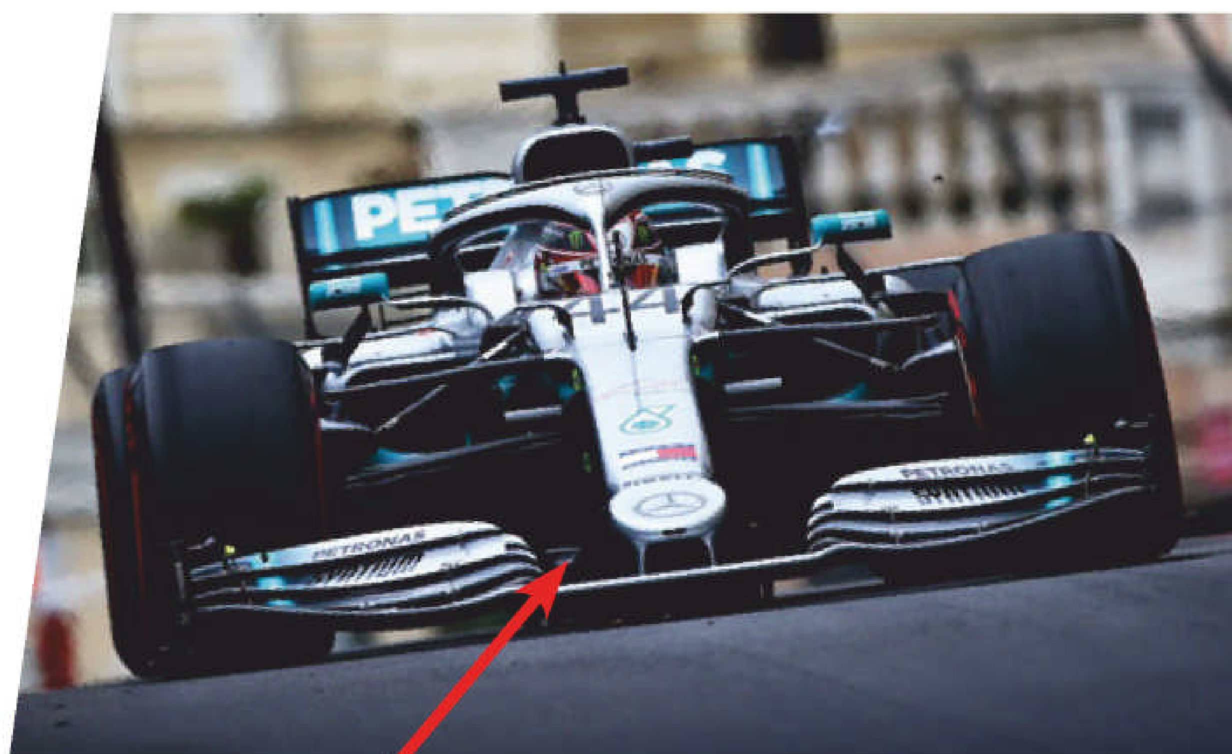
レギュレーションで開発を制限されても
チームの哲学は必ずどこかににじみ出る
今回は、今年の日本GPで実際に目にしておきたい
各チームの個性が現れるポイントをまとめた

Text & Photo：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）
Photo：XPB

F1にエアロダイナミクスが登場して以来、その重要性は急激に高まり、現在のF1では「マシン性能の90%以上はエアロで決まる」とまで言われている。したがって、このエアロへの考え方が、各チームの、そして各マシンのキャラクターを決定づける一大要素となる。

エアロといえば、前後のウイングやサイドポンツーン、そしてフロアなどが重要なパーツとしてよく語られる。しかし、マシンの空力特性を左右するパーツは、実はフロントウイングとノーズなのだ。というのも、車体の動きにともなって、まず空気に割って入るのがこのふたつだからだ。停止している空気を、車体先端であるこの部分が割り込み、上下左右へ動かす。ここで動きはじめた空気が車体を通過し、鎮静状態に戻るまでの動きのトリガー（引

Mercedes W10



XPB

1 Keel ノーズ&キールで光るメルセデス独自のワザ

左の写真は、メルセデスW10のノーズ下面からキール部分にかけてを写したもの。ノーズ（手前側）から流れ込んでくる空気をイカヒレ状のスポイラーで整流、キール部（奥）へ導いている。空気流はさらにセンターキールで左右に分かれ、複雑化し続けているバージボードエリアへと流れ込むと見られる。マシン全体の空力コンセプトが独特であるため、他のチームがこの点だけ模倣するのは不可能だろう。

Ready for SUZUKA. Red Bull×HONDA

き金）となるのだ。

最初の空気の動き方によって、そのクルマのエアロ特性が決まる。とくに今シーズンはテクニカルレギュレーションの変更により、フロントタイヤが乱した空気の流れを、他の整流に干渉させないように外へ掃き出す〝アウトウォッシュ〟が規制されたことで、フロントウイングとノーズエリアの重要性は一気に増した。

真っ先に空気に触れ、その仕分けを担うフロントウイングとノーズは、空気と車体の間を取り持つ、まさにインターフェースであるというわけだ。

ノーズでキール部への気流が決まる

正面からの空気流に最初に触れるのは、現代ではやや突き出た形となっているウイングだけではない。その中心部を担うのはＦＩＡのレギュレーションプレートと、ウイングを吊り下げているノーズ先端だ。

このレギュレーションプレート部はウイングではなく、断面形状が上下対象の層流翼で、アタック角はほぼゼロ（厳密には前後のライドハイト差によって多少の角度はつく）。したがって、ダウンフォースはほとんど発生しないが、その分後方へ整流を送り、エアロ効率を助ける役目を担っている。

また、ノーズ先端はクラッシャブルストラクチャーとして最低限の断面積が要求される。これにはどのチームもほぼ似た形状の〝親指型ノーズ〟で対処し、その後方でノーズ上面を広げて、ウイングマウント間の左右幅を確保。マウントプレート間でコックピット下のキール部への空気流を確保している。

この部分の処理は、極めて重要性が高い。キール部への空気流の確保が、左右のステップボトムフロアと、サイドポンツーンエアロの効率を大きく左右するからだ。

さらに、キール前のフロア前端部ではダウンフォースも発生するので、キール部への空気流の確保はそのマシンのエアロ特性に多大に影響する。

ノーズ先端はキール部への空気流を導入するためのエアロインターフェースであり、この部分の処理は唯一メルセデスが異色だ。いまや〝Ｆ1純正品〟のようになった親指型構造物は持たず、先端部はマッシュルームのような形状をした、独特のナローポインテッドノーズを採用している。したがって、ウイングマウント間は狭い。

このためキール部への空気流は、マウント間のトンネルよりも、細いノーズの両サイドから巻き込むようにして確保している。そして、ノーズの下にはイカヒレ状のスポイラーを装着。マウント間とノーズ両脇の空気流を、このフィンでキール部へ運んでいる。

メルセデスのイカヒレには、下面後部にディフューザー状のダクトが設けられている。これがちょうどＮＡＣＡダクトに近い形状になっているのだ。これは、フィン後方のエッジで渦流の発生を制御し、より高速な空気流をキール部、そしてその後端両サイドのエッジから、フォワードバージボード外側にも空気流を送っている。複雑な渦

流制御が行なわれ、ここだけでもダウンフォースを発生させていそうだ。
　フロア下面でベンチュリー効果によりダウンフォースを稼ぐというメルセデスのエアロコンセプトだからこそ、このノーズ処理なのだろう。
　一方、他のチームは、ウイングマウント間を広げ、マウント自体をバージボード化。ここにトンネルを作り出し、ノーズ下の空気流をノーズ先端からキ

Lower
下面流利用タイプ



XPB
Red Bull RB15



XPB
Haas VF-19



XPB
Mercedes W10

Upper
上面流利用タイプ



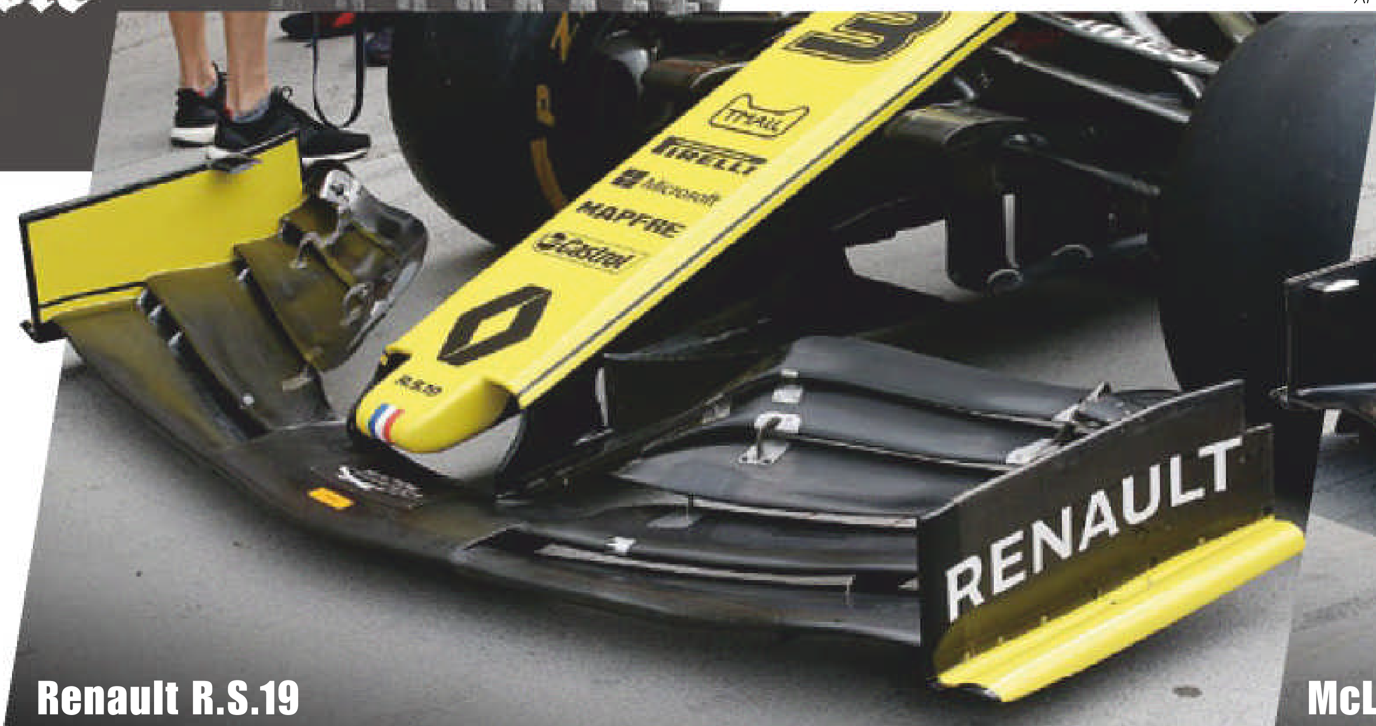
XPB
Ferrari SF90

2 Front Wing
大きく分けて3タイプ 多数派は"下面流"

ハンガリーGP時点での各チームのフロントウイングを比較し、編集部で各タイプに分類した。エンドプレート付近に注目すると、下面流を利用してアウトウォッシュを生成するタイプは、上面流タイプと比較してかなり角度がついているように見える。また、中間タイプにはルノーとマクラーレンを分類したが、現在はルノーは下面タイプに、マクラーレンは上面タイプにウイングのコンセプトをシフトしつつあるようだ。

Ready for SUZUKA.
Red Bull×HONDA

Middle
中間タイプ



XPB
Renault R.S.19



XPB
McLaren MCL34

ール部まで導いている。メルセデスとそれ以外では、アプローチそのものが違っているのだ。

アウトウォッシュは不可欠

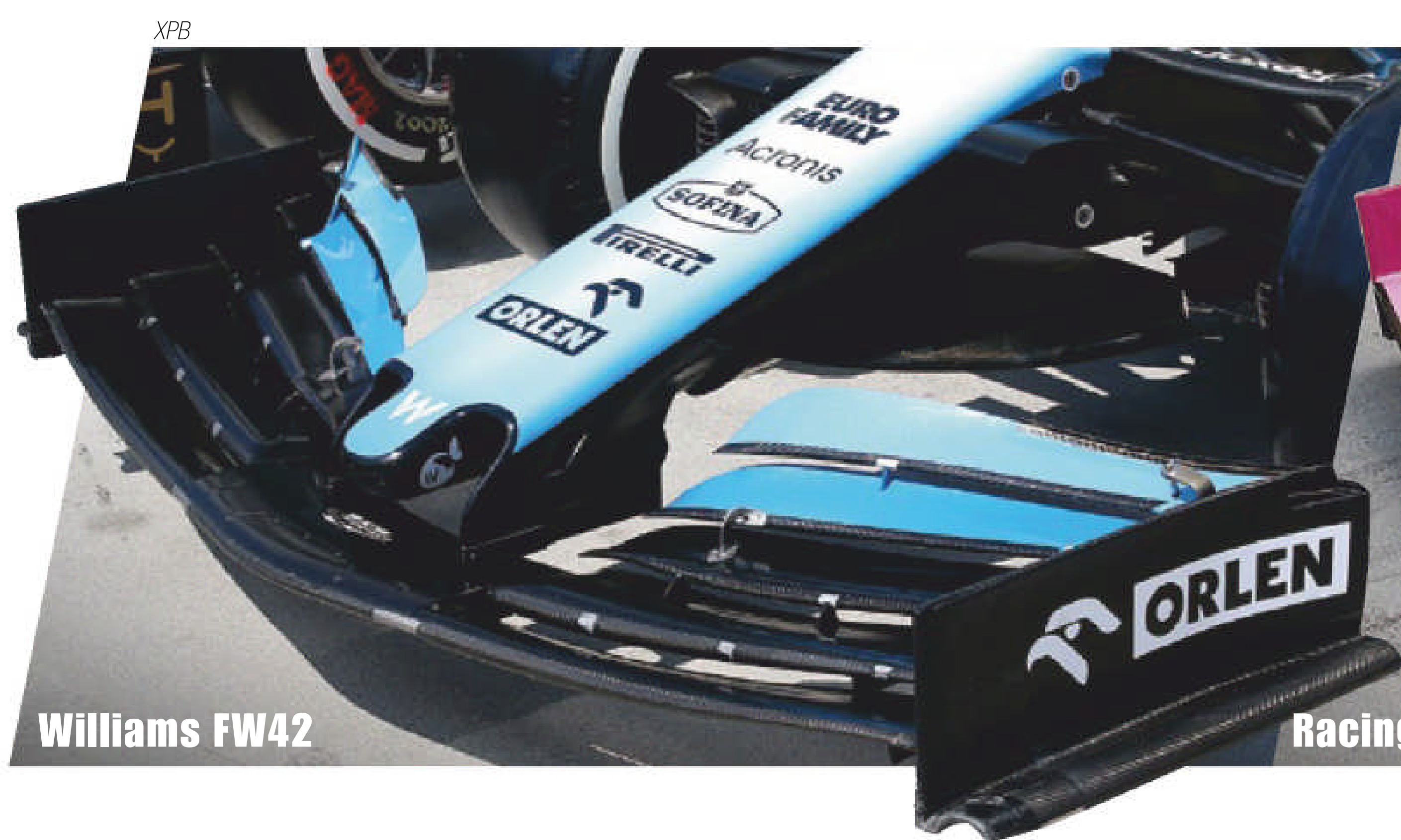
今シーズン、フロントウイングはレギュレーションの変更により、エレメントの数が制限された。ウイングレットやミニウイングを搭載できなくなったほか、エンドプレートはシンプルな平面とわずかな曲率しか許されなくなった。そのため、フロントタイヤより前でアウトウォッシュを作り出すのが困難になっている。

それでも、アウトウォッシュは車体後方の気流に好影響を及ぼし、トータルエアロダイナミクスに大きく貢献する。そのため、レギュレーションの範囲内で、不必要な気流を何とか外へ掃き出す努力がなされてきた。

先述のとおり、フロントウイングは前方からの空気に最初に触れる部分で、ここで気流の方向を作る。そして、ここで作り出された気流の動きが、後方への気流のキャラクターを決定する。繊細にアウトウォッシュなどが考えられた形状になるが、もちろんフロントウイングそのものでもダウンフォースを生み出している。

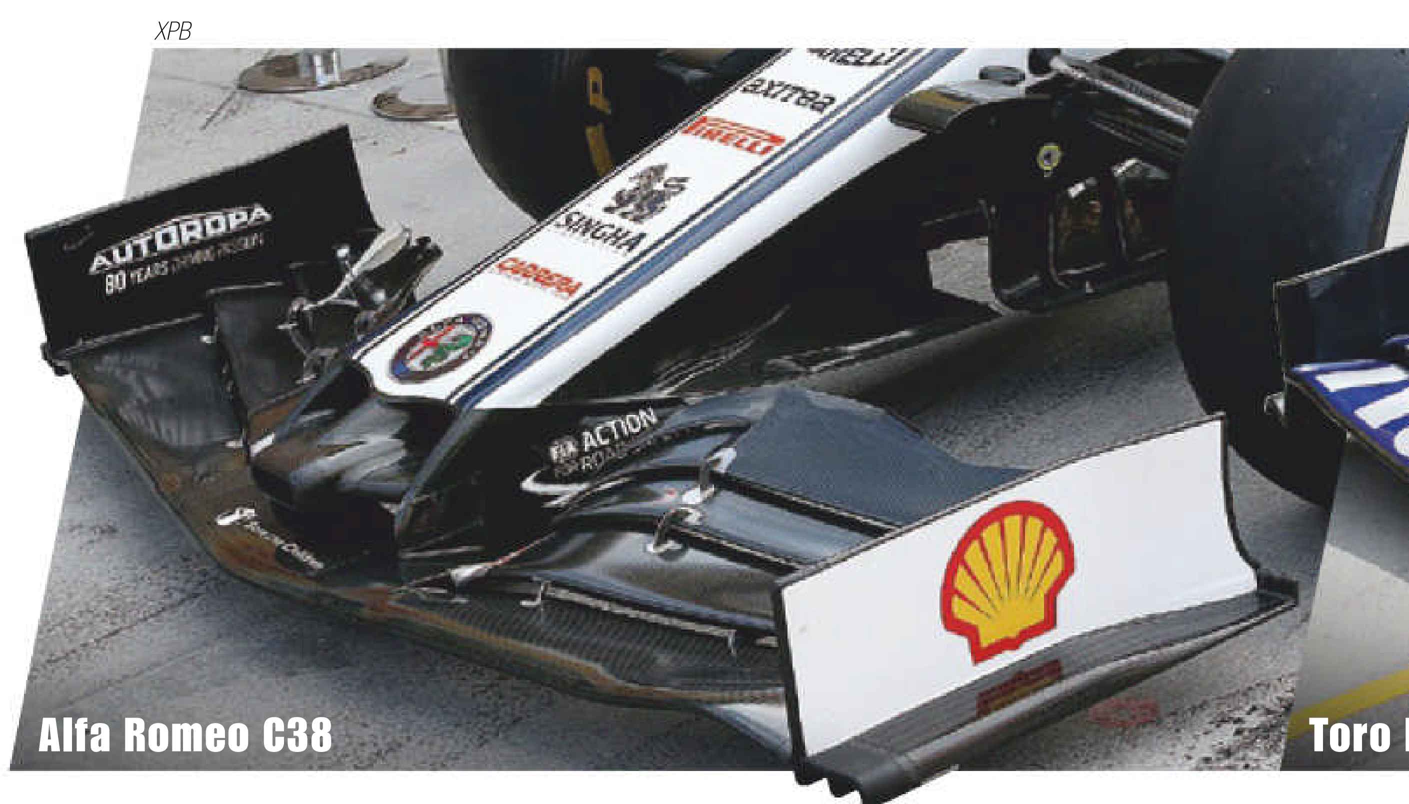
おもしろいのは、アウトウォッシュを作り出すための処理がチームによって大きく異なる点だ。処理のトレンドは大きく分けて3つ。〝ウイングがエンドプレート側に大きく下り、沈み込んでいるタイプ〟、逆に〝エンドプレート側とノーズ側で高さがほとんど同じフリップを通常のウイング状にして

XPB



Williams FW42

XPB



Alfa Romeo C38

フロントウイングが空力のキャラを決定づける

いるタイプ〟、そして〝両者の中間〟という具合だ。

まず、最初のエンドプレート側が沈んでいるタイプは、エンドプレートとその付近のウイングの上面の気流をフロントタイヤの低い位置の外側へ向かわせ、アウトウォッシュを作る上面流での対応型である。この方法は、ウイングで発生するドラッグが少なそうで、トップスピードの数値などにも関わってくるはずだ。フェラーリやトロロッソ、アルファロメオがこの手法を採っているチームで、実際に最高速もかなりいい数値を記録している。

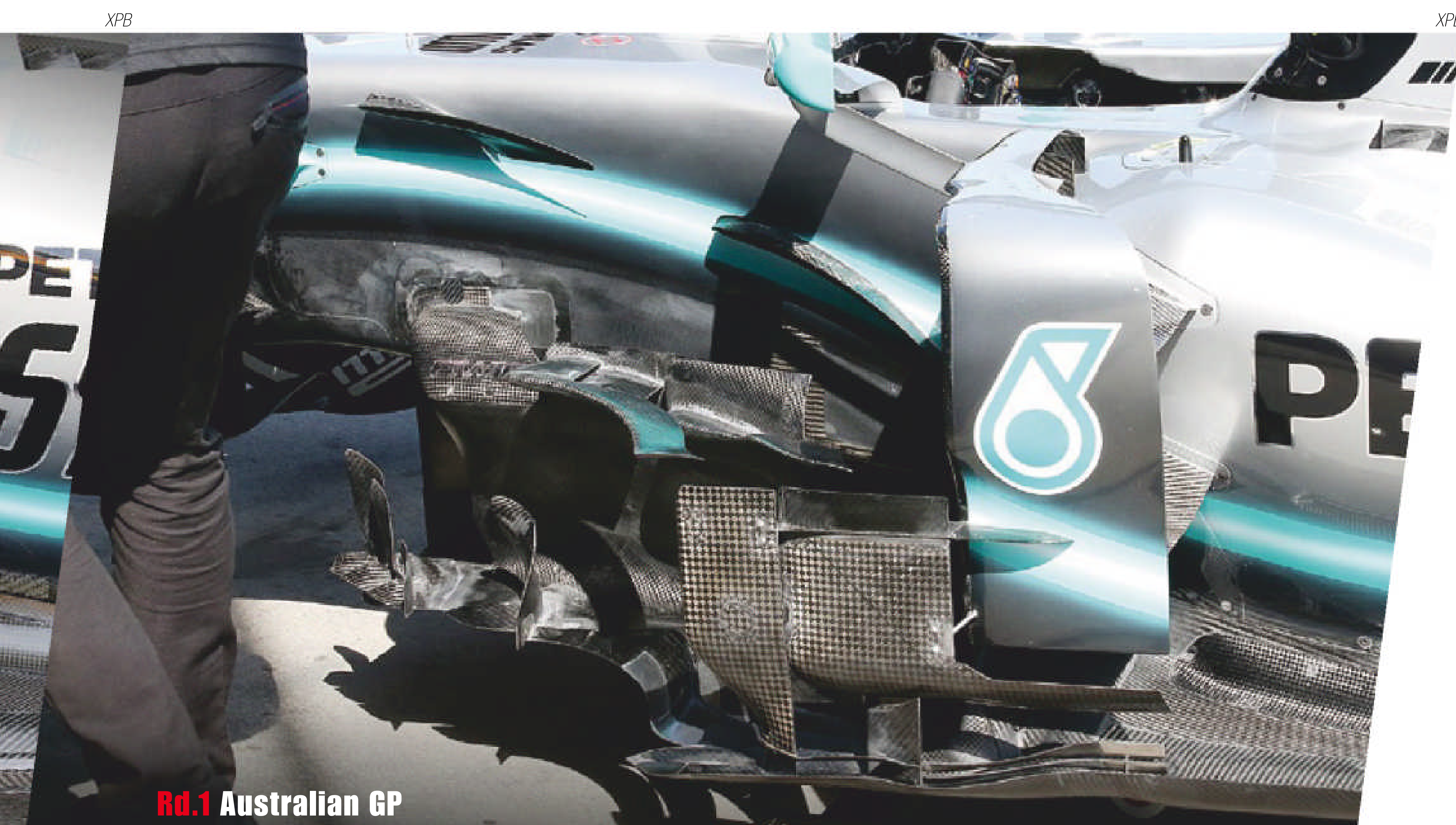
その反対が、フラップエレメント全域が存在感を主張し、ウイング単体の前方投影面積を大きく取っているタイプ。メルセデスとレッドブルが採用しているアプローチがこれに近い。

この方式のウイングは一見大きな面積を持っているが、各エレメントの隙間が大きく、上面空気流の多くをこの隙間からウイング下面へと導いている。つまり、フロントタイヤ下方外側へ向かうアウトウォッシュをウイング下流面で生成しているのだ。

ウイングの下面流速が上がることで大きなダウンフォースが望めるが、ウイング全体の面積が大きいことと、フラップエレメントのアタック角の大きさから、それなりのドラッグが発生してしまう点は避けられない。事実、このタイプを採用するチームは、先出の上面流利用タイプのチームと比較して、ダウンフォースは充分に得られている一方で、トップスピードは若干の遅れを取っている。



XPB
Rd.1 Australian GP


XPB
Rd.1 Australian GP



XPB

前輪後部にも個性が出る

シーズン中の開発により最も進化し、現在も進化し続けているのが、「フロアフロント・バージボードエリア」だ。これはステップフロア前方を指しており、フロントタイヤとサイドポンツーンのエントリーダクトの前周辺の総称だ。この部分は今シーズン、高さこそ低められたが、前方に伸びた分、かなり自由な開発が行なわれてきた。

基本的にこの部分には巨大な空間があり、その空間をどう処理するかが、空力エンジニアの腕の見せどころとなる。とくに今シーズンはアウトウォッシュが削減され、この部分にフロントタイヤが作り出す乱流が入り込むようになった。つまり、前方で生成したおいしい空気流に、フロントタイヤの乱流がひどく干渉してしまうため、乱流とエアロフレンドリーな空気流の仕分けが、効率向上のカギになるのだ。

バージボードの高さは制限されているため、シーズン中盤のトレンドは、その上面を覆う巨大なカナードだ。それも2重、3重になっているものまで登場しており、レッドブルにいたっては上下のカナードでトンネル型のチャネルを作り出してしまった。

非常に興味深い点は、まだこの部分には〝正解〟がないようであること。各チームが出した解答は個性的だが、それでも一見するとトレンドがありそうなのだ。

だが、レッドブルとフェラーリは比較的、意味合いの似た処理を施している。バージボード後方への局面が始まるあたりの床部にスリットを切り、前方からの乱れのない空気流を床下へ導いている。一方、タイヤで乱れた空気流は、フロア下への空気流に干渉させないようスクープで跳ね上げ、サイドフェンスで外へ引き出す。サイドポンツーン横の空気流、すなわちフロア上面の空気流は、ノーズ下からバージボード裏側を通過する空気流を隔離することで賄う。バージボード外側の空気

Ready for SUZUKA. Red Bull×HONDA

流はフロアエッジのスリットなどから床下に吹き出して渦流とし、フロアのシールとして使っている。

この2チームのエアロコンセプトは、大きなレーキ角を持つ〝レーキフロアエアロ〟。そのため、フロア前部にも似たような処理を施しているのだろう。

一方、メルセデスのレーキ角は小さく、あくまでもフロアのダウンフォースはベンチュリー効果で稼ぐというコンセプトだ。ノーズ周辺と同様、このチームのフロアフロントも他とは一線を画している。

メルセデスの場合、フロアフロント先端部からクシ状のスリットをふんだんに設け、フロアからの空気流をステップフロア下に掻き込んでいる。これはフロアフロント全域で現れている。もちろん、バージボードの表側を、タイヤ乱流をキール部空気流から隔離するために使用しているのは他のチームと同様で、スクープの仕様も似ている。つまり、アウトウォッシュの削減と乱流の影響はエアロコンセプトを問わず、どのマシンも同じというわけだ。

3

Barge Bord

今季の開発ホットスポット しかし、いまだに正解ナシ

このページにはメルセデス、フェラーリ、レッドブルのトップ3チームのフロアフロント・バージボードエリアを並べた。各チーム、開幕戦オーストラリアGP時よりも、より複雑さを増している。なお、必要とされるダウンフォース量が多いハンガリーGPと、逆に少ないイタリアGPで比較しても、各チームほとんどエレメントに違いはなかったようだが、鈴鹿に来た時点でこのエリアの造形がどのようになっているか注目したいところだ。

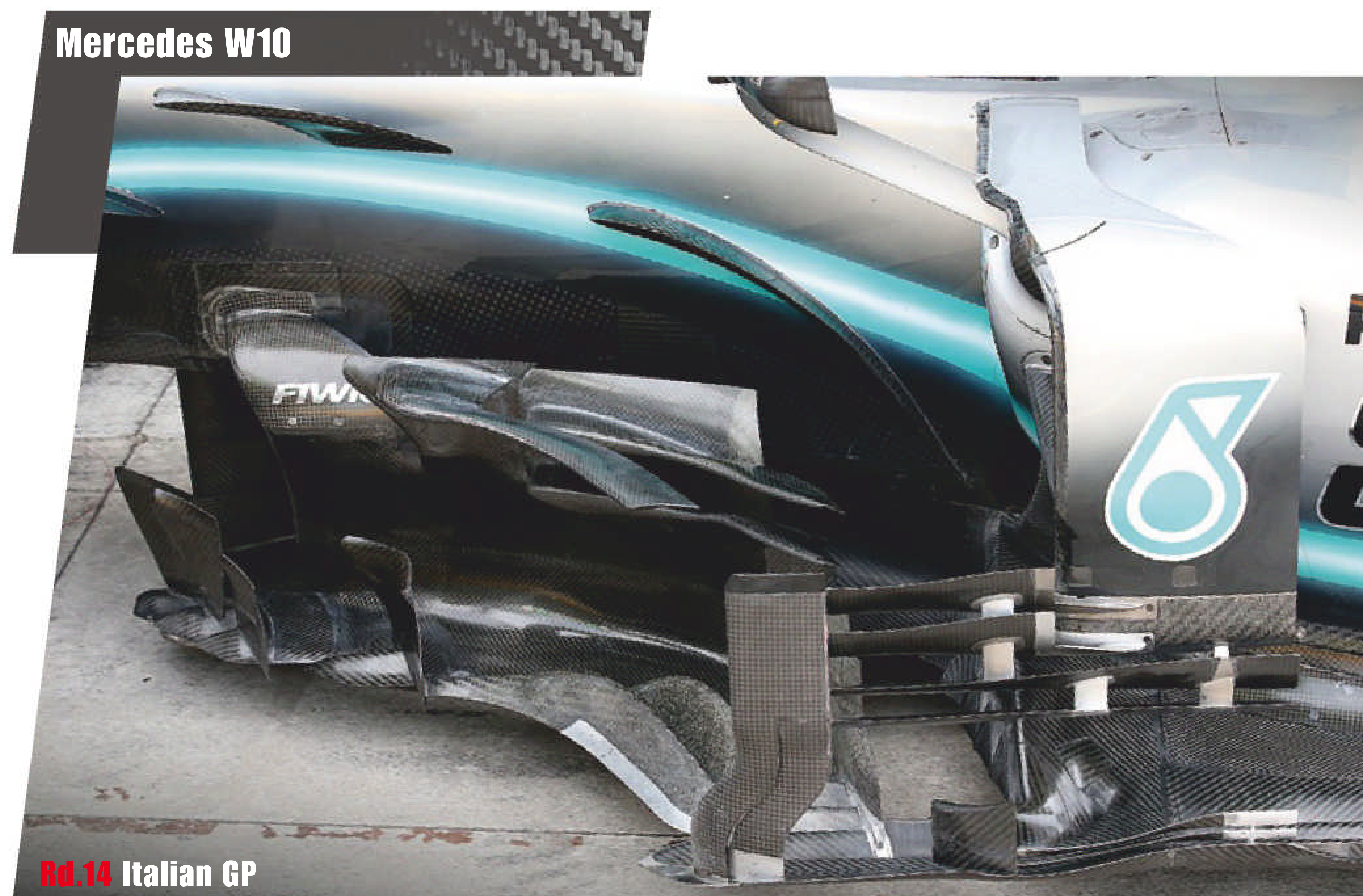
効率向上につながる“空気流の仕分け”はここで行なう

Red Bull RB15



Rd.14 Italian GP

Mercedes W10


Rd.14 Italian GP

Ferrari SF90



Rd.14 Italian GP
Rd.1 Australian GP

XPB

［独占スペシャルインタビュー］マックス・フェルスタッペン

MAX VERSTAPPEN

ホンダPUの戦闘力を“コース上”で証明する

攻撃も防御も常にMAX

**現役若手No.1ドライバーと称される
フェルスタッペンのドライビングは
今季のホンダPUの進化に大きく貢献している
そして、キャリア5年目にして自身の
年間勝利回数を超える可能性も持っている
その瞬間は鈴鹿で見られるかもしれない**

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）

昨年、レッドブル・レーシングとホンダの提携にパドックの住人の多くが驚き、暗に疑念を示すなかで、マックス・フェルスタッペンはそれが正しい判断であると信じた者のひとりだった。そしていま、フェルスタッペンは、まだ年数の浅いキャリアで最高の時期を迎えている。まだ21歳であるにもかかわらず、F1での最初の2～3シーズンに見られた過剰なアグレッシブさは鳴りをひそめ、いよいよ本格的にタイトルを争う準備が整ってきたようだ。レッドブルとホンダのパートナーシップも一層強固になりつつあり、いまやあらゆる要素が正しい方向を指している。

最近のフェルスタッペンが示すパフォーマンスの一貫性は、ホンダの進歩にも大きく貢献してきた。彼には、可能な範囲において最高の成績を持ち帰る能力があり、まだメルセデスやフェラーリと対等とは言えないまでも、あらゆるタイプのサーキットでホンダのPUに競争力があることを証明している。実際、前半戦での２勝には、PUの進化の賜物という一面もある。オーストリアでのレッドブル・ホンダの初優勝では、クーリングパッケージの効率の良さが重要な役割を果たし、４週間後の雨のドイツでの２勝目においては、優れたドライバビリティが大いに役立った。

フェルスタッペンは、今季ここまでの成績に満足しているようだ。しかし、F1でもっともハングリーなドライバーと言われる彼が、さらに多くを望んでいるのは間違いない。このスポーツで５年目を迎えた彼は、世界中のファンを魅了してきた。まだタイトルを争ったことがないにもかかわらず、これほど多くのファンに支持されるのには、当然のことながら理由がある。コース上ではハードに戦い、パドックでは思ったとおりのことを率直に口にするという意味で、オールドスクールなドライバーの再来なのだ。これから何度もF1ワールドチャンピオンになるために必要な要素が、彼にはすべてそろっているし、本人もそれをはっきりと自覚している。

だが、タイトルを争えるシーズンの到来まであと何年待てるだろうか。彼はレッドブル・ホンダのプロジェクトへの強い支持を表明し、自分の契約延長の話し合いでも、ホンダとのパートナーシップが2021年以降も継続されるかどうかが大きなファクターになると見ている。ただ、その一方で、自身の将来を考えるにあたっては、残留を「第一に考える」とも語っている。34歳になるルイス・ハミルトンが引退を決めた場合の後任として、メルセデスが現在のF1で抜群に優れた若き才能のひとり、フェルスタッペンを狙っていることは、もはや公然の秘密と言ってもいい。ことによっては、メルセデスが現世界王者の僚友としてフェルスタッペンを迎え入れる可能性もあり、実際にハミルトンは「もしそうなれば歓迎する」と発言した。

とはいえ、フェルスタッペンが考えるべきは、どの選択がタイトルへの最短の道になるかだ。このところのレッドブル・ホンダの躍進により、彼はレッドブルが完全なワークスチームの特権を享受しているとの確信を深めている。だとすれば、2020年までの契約が終了した後も、彼がいるべき場所はやはりレッドブルなのかもしれない。

日本人はいい仕事をする

●――レッドブルとホンダの提携から1年以上が経ちました。当時あなたは、この決定をどう受け止めましたか？　また、ここまでのホンダの進化をどう見ていますか？

日本人のメンタリティに学ぶところがある

「正式発表があった時点で、すでにあらゆることを知らされていた。クリスチャン（ホーナー）やヘルムート（マルコ博士）と、いろいろと話し合っていたからね。いよいよ提携が始まることになって本当にワクワクしたし、その気持ちは今も変わらない。ただ、期待以上だったかという質問に答えるのは難しい。あのときにはまだ、何を期待できるのか全然分からなかったからだ。でも、現在のパートナーシップには心から満足している。達成したい目標に向けて、本当によく協力しあえているよ。目標というのは、もちろんレースで勝つことだ」

――PUの開発プロセスには、どの程度まで関与しているのですか？

「PUに関して、彼らが試したいことがあれば、それについてのフィードバックをしている。言うまでもなく、パワーアップを実現するのは僕の仕事ではない。PUがサーキットに持ち込まれた後、ギヤシフト、ドライバビリティ、エナジーマネジメントなどの設定について、どうすればもっと良くなるかというフィードバックをするのが僕の役目だ」

――シャシーをデザインするとき、何年も同じドライバーのフィードバックを聞いてきたチームは、その人の好みに合わせたクルマを作ることができます。PUに関しても、それと似たことが起こりうるでしょうか？

「結局のところ、僕はとにかく大きなパワーが欲しいだけだ。もちろん、PUは扱いやすいほうがいいけど、最終的に一番大事なのは、どれほどパワーがあるかだよ。PUの特性に関しては、僕がそれに合わせてドライブすればいいだけのこ

MAX VERSTAPPEN
[独占スペシャルインタビュー] マックス・フェルスタッペン

Ready for SUZUKA.
Red Bull × HONDA

とだ」

―あなたが何度か訴えていたターボラグの問題は、スロットルペダルの踏み方と関係があったのではありませんか?

「主な理由は、クルマが改善されたことにある。結果として、より早いタイミングでスロットルを開けられるようになり、現時点ではPUが僕の要求について来られないんだ。でも、それはダイナモでファインチューンできることで、大きな問題ではないはずだ」

―ルノーとの関係が険悪だった過去数年間と比べて、レッドブルのチーム内の雰囲気は変わったと思いますか?

「誰もが楽しそうで、ホンダとの関係をエンジョイしているように見える。それはいいことだ。チームの全員がトップ2チームとの差を縮めようと、意欲的に仕事に取り組んでいる。これは新たなチャレンジであり、以前とは雰囲気もまったく違う」

―エンジンマニュファクチャラーの実質的なワークスチームになると、何が変わるのでしょうか?

「それはもう大違いだよ。ずっと高度なコラボレーションが可能になるんだ。たとえば、何かを変える必要があったり、アップグレードが行なわれたりしたときには、それがただちにクルマに投入される。プロセス全体を通じて、あらゆることがスムーズに運ぶようになる」

―コミュニケーションについても、やはり以前とは違うのでしょうか?

「大きく変わった。もちろん、ポジティブな意味でね。互いにとても良く理解しあっているように思うし、正直に言って、文化の違いのようなものに対処するのが難しいと感じたこともない」

―ホンダと仕事をすることを通じて、日本の文化が好きになったのですか?

「それ以前から日本は好きだった。カート時代に初めて訪れたときからね。日本人はとても親切で礼儀正しい。その何よりの例は、サッカースタジアムで見ることができる。日本人のファンは試合に負けて、ひどくガッカリしているときでも、ちゃんと自分たちのゴミは片付けて帰る。選手の控室も同じだ。彼らが帰った後は、あらゆるものがきちんと整頓されている。そういうメンタリティは、他の文化にはあまり見られないもので、本当に感心させられるよ。仕事でも同じことが言える。日本人は、いつもやるべきことに集中し、しかも落ち着いていて、本当にいい仕事をする。彼らが叫んだり、怒鳴ったりしているところなんて見たことがない。僕たちヨーロッパの人間も、彼らのメンタリティや仕事のやり方から学べることがあると思うよ」

―そうした仕事ぶりを目の当たりにし、また実際にホンダのPUを使ってみると、マクラーレン・ホンダはどうしてあれほど苦戦したのか、理解に苦しむのではありませんか?

「それはマクラーレンが『こういうPUを作れ』と指図したからだと思う。もちろん、ホンダは久々のF1復帰で、この仕事を少し甘く見ていたところがあるかもしれないし、まともに戦えるようになるまでに多大な努力と長い時間を要した理由も、おそらくそこにある。だが、彼らは適切な人材を適切なポジションにつけ、必要があれば外部の手助けも借りて、





いまでは間違いなく正しい方向へ向かっている。まだ完璧とは言えないにせよ、彼らは今後どの領域に取り組むべきかを知っている」

少しの活気とワクワクを

――オーストリアでの優勝は、最初の大きなハードルをクリアし、次のステップとしてタイトル争いを考えられるようになったという意味で、ホンダにとって重要な一歩だったと思います。あなたも同じように考えていますか？

「チームの自信が高まったのは間違いない。それまで、ポディウムは開幕戦の1度だけで、ご存じのように、ホンダはそれ以前には数年間のタフなシーズンを送ってきたからね。あの優勝で彼らはひと息つけたと思う。結果として、チームのみんなが大きな自信を得た。とくにホンダの人々は、自分たちのエンジンを信じ、レースで勝つ力はあると考えるようになった。それは僕らにとってもうれしいことだ」

――すでにヨーロッパのレースでは、あなたのファンが大勢サーキットに詰めかけています。日本GPのときには、ホンダ陣営の大スターとして迎えられるでしょうね。

「日本国旗の赤と白がたくさん見られるなかに、少しはオレンジ色が混じっているといいね。そうなれば最高だよ！」

――日本のファンのユニークなコスチュームについて、今年はどんなものが見られると思いますか？

「『エンジンモード11』とか『ポジション5』とか書いた被り物が登場するのは間違いなさそうだ。あるいは『パワーモード・オン』とかね！」

――いつまでにタイトルを争えるようになりたいという、時間的な目標を設定するのは好きではないようですが、21歳になりF1での5シーズン目を迎えて、もうその準備はできたと思いますか？ それとも、もうしばらくはチームと共に成長すべきだという見方を受け入れるのでしょうか？

「できることなら、最初の年に選手権タイトルを勝ち獲りたかったけど、さすがにそれは無理だった。F1は、確実に予測できることなど何もないトリッキーな世界で、いいチームに加わるには幸運も必要だ。実際、もしもある年にトップレベルのチームにいたら、おそらくタイトルを獲っていたであろうドライバーは大勢いる。そして、それが実現せずに終わる場合もあれば、幸運にも恵まれて5年連続で選手権を制覇することもある。そういう強運の人がいる一方で、それほどでもない人もいて、さらには完全に運に見放されたような人もいる」

鈴鹿では赤と白と、少しのオレンジ色があるとうれしいね

――あなたの契約期間は、2020年の終わりまでです。他のチームからのオファーの可能性について、すでに考え始めていますか？ また、向こう数年間のレッドブル・ホンダは、どうなると予想していますか？

「将来に関しては、まずはチーム内で話し合いをするつもりで、ホンダとの関係がどうなるのかもたしかめていく。現時点では、それを第一に考えるつもりだ」

――つまり、あなたにとっては、ホンダとの関係が維持され、チーム体制が安定していることが重要なのですね？

「ホンダばかりでなく、僕やレッドブル・レーシングにとっても大事なことだと思う。すべてがひとつにつながっているからね」

――F1のパドックでは、すでにベテランの部類に属すると思いますか？

「ああ。少しはそう思うよ。もう何年もこの世界にいるし、環境にも慣れて、すっかり落ち着いている。不慣れで緊張するようなことは何もない」

――では、もううんざりしているようなことはありますか？

「（同席した広報担当が「メディアデイかもね」と言ったのに対して）いや、そんなことはないよ。それもすべて、ドライバーとして契約をした仕事の一部だ。それは若いころから承知している。というか、僕はまだ若いけど、ものすごく若かったころという意味でね（笑）」

――あなたは、自分がF1に何をもたらしたと思いますか？

「希望を含めて言えば、ほんの少しの活気と、ほんの少しのワクワク感かな。そして、できることなら、これからさらに多くのものを届けていきたい」

――F1のビジネスにとっても、あなたはきわめて重要な存在になりました。大勢の新たなファンが、グランプリを訪れるようになっているからです。

「僕としては、ファンのみんなを楽しませようと考えてレースをしたことは一度もない。また、ドライビングについて言えば、クリーンなレースをしてポイントを獲れれば、それでいいとも思っていない。いつでも可能な限り最高の結果を得ようと努めているし、コース上でのバトルになれば、決して凡庸なドライバーではないつもりだ。僕は常に戦い、簡単にはあきらめない。ディフェンスにせよアタックにせよ、いつも全力でトライする。もちろん、安全なやり方でだけど、とにかくトライするんだ。『4位で満足だから、この位置にとどまるよ』なんて言うつもりはない。チャンスがあると見れば、全力でそれをつかみに行く。ファンも、そういうところを気に入ってくれるのだと思う」

――10年後のあなたは、どうなっていると思いますか？ いろいろなカテゴリーのレースに出て、世界的なスターになっているでしょうか？

「顔には少しシワが増えているはずだよ（笑）。願わくば、10年後には何度かタイトルを獲得していたいけど、今のところは何とも言えない。でも、あと10年くらいは絶対にF1にいるだろうし、レースに関して言えば、その間にすばらしいシーズンが何年かあればいいと思っている」

どっちが速い？

軍対決

リザルトに見る
チームメイトの速さ比べ



最大のライバルであるチームメイト同士、どちらが速く強いのか
第15戦までの予選と決勝のリザルト上位の方に「☆」をつけて比較
その数を数えてみると、残酷なまでに明暗が分かれたりします

Text : ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）　Translation : 水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo : XPB

Ready for SUZUKA. Red Bull×HONDA

★（黄）…… 予選勝ち星
★（赤）…… 決勝勝ち星
✕ …… 決勝リタイア

Mercedes

L.Hamilton		V.Bottas
★★★★★★★★	Q1	★★★★★★★
★★★★★★★★★★	Q2	★★★★★
★★★★★★★★★★	Q3	★★★★★
★★★★★★★★★★★	RACE	★★★★✕





#44 Win
ルイス・ハミルトン
Lewis Hamilton
296pts

VS



#77
バルテリ・ボッタス
Valtteri Bottas
231pts

序盤のボッタスの勢い続かず やはりハミルトンがナンバー1

シーズン開幕戦を見事に制したボッタスのパフォーマンスは、スペインGPまではハミルトンに対して少しも劣るところがなかった。ところが、その後の不運と彼自身の失速により、いまや現ワールドチャンピオンがメルセデスの主力ドライバーであることは、誰の目にも明らかになっている。第15戦までに、ボッタスが予選でチームメイトを上回ったのは5回だけ。レースで僚友より上位でフィニッシュした回数も4回にすぎず、それが65点という大きなポイント差となって表れている。ボッタスにとっては、ハミルトンが下位に沈んだホッケンハイムが挽回のチャンスだったが、目前にしていた2位フィニッシュをクラッシュによる自滅で逃したのが痛かった。

Ferrari

S.Vettel		C.Leclerc
★★	Q1	★★★★★★★★★★★★★
★★★★★★	Q2	★★★★★★★★★
★★★★★★	Q3	★★★★★★★★
★★★★★★★★★	RACE	★★★★★★✕✕





#5
セバスチャン・ベッテル
Sebastian Vettel
194pts

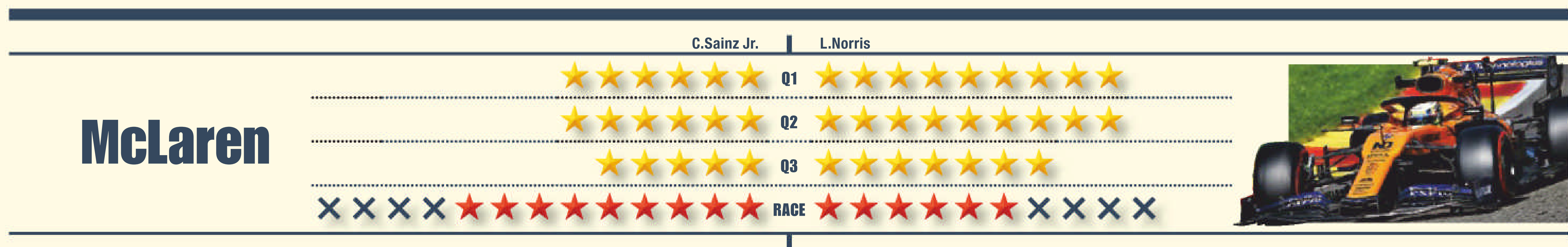
VS



#16 Win
シャルル・ルクレール
Charles Leclerc
200pts

勢いに乗るルクレール ベッテルの表情も暗く伏し目がちに

フェラーリへ来てから、シーズンの半分と少しを過ごしただけで、ルクレールは僚友に対して優位に立ってみせた。しかも、相手は4度も世界王者に輝き、絶対的エースと見られていたベッテルだ。ルクレールはフランスGP以降、8戦続けて予選でチームメイトを上回り、いまやレースの結果もそのトレンドに従いつつある。ベッテルが優勢だった序盤の7戦の後、中盤戦は明らかにルクレールのペースで戦いが進んだ。シーズン残り3分の1に向けての見所は、ルクレールがまだ一度しかレースをしていないコースで、ベッテルが経験を活かして反撃できるかどうかだ。それが不発に終われば、ルクレールはマラネロの新たなナンバーワンの座を手にするだろう。



\#55
カルロス・サインツ
Carlos Sainz
58pts

VS

\#4
ランド・ノリス
Lando Norris
31pts

速さではノリスが優位に立つ 決勝での安定感はサインツに軍配

ノリスの活躍は、今季の良い意味でのサプライズのひとつだ。彼がジュニアフォーミュラで活躍した理由は、いつも優れたチームの速いクルマに乗っていたことにあるとされてきたが、F1でのスピードと一貫性は、そうとばかりも言えないことを示している。ベテランの域に近づいてきたサインツは、十代のチームメイトと対等に戦うためにこれまで以上の努力を強いられており、予選成績は9対6でノリスがリード。だが、レースではサインツの経験が役に立ち、選手権でも後続に大差をつけて中団グループの首位にいる。リタイアはふたりとも4回ずつだが、ノリスにとってとくに痛かったのは、スパで最終ラップにクルマが止まって5位を失ったことだ。



\#3
Win
ダニエル・リカルド
Daniel Ricciardo
34pts

VS

\#27
ニコ・ヒュルケンベルグ
Nico Hulkenberg
33pts

獲得ポイント差は僅差だが 実情はリカルド圧勝で高笑い

ルノーでは、今季から加わったリカルドのパフォーマンスが、ベテランのチームメイト、ヒュルケンベルグを確実に上回っている。予選成績で言えば、リカルドのみがグリッドペナルティを受けた1戦を除くと、第15戦までは11対3とリカルドの圧勝だ。レースではその差がぐっと縮まり、選手権ポイントはわずか1点差だが、それは信頼性の低さによるトラブルが、リカルドのクルマにより多く起きているせいもあるだろう。ヒュルケンベルグが状況を打開するチャンスは、母国のドイツGPで訪れた。しかし、ボッタスと同様に、彼も表彰台に手が届くところまで浮上しながら、トリッキーな路面に足をすくわれてクラッシュし、好機をふいにしてしまった。

チームメイトこそが、勝たねばならない最初のライバル。これはモータースポーツの世界の古い格言のひとつだ。

今季のF1は、新世代ドライバーたちの当たり年だ。もう30年以上もこのスポーツを見てきたが、私の知る限りにおいて最高にエキサイティングなシーズンと言ってもいい。マックス・フェルスタッペンはまだ子供のような年齢だが、F1で5年目を迎え、優勝回数は7回を数える。また、シャルル・ルクレールは今年で2年目ながら、スパとモンツァで堂々たる2連勝を達成した。つまり、チャンピオン経験者たちと互角に戦い、勝てる実力があることを証明した年若いドライバーが、少なくともふたりはいるのである。

そして、彼らの他にもアレクサンダー・アルボン、ランド・ノリス、ジョージ・ラッセルといったルーキーがいて、競争力のあるマシンさえ与えられれば、将来のグランプリウイナーとなることは間違いなしと見られている。カルロス・サインツ、ダニール・クビアト、ピエール・ガスリーも、しばしば素晴らしい速さを示しており、星の巡りさえ悪くなければ、長くF1で活躍できるだろう。さらに来季はエステバン・オコンもグリッドに復帰することが決まり、合計9人もの前途有望な若者たちが、ルイス・ハミルトン、セバスチャン・ベッテル、キミ・ライコネン、ダニエル・リカルドといったベテラン勢に挑むことになる。

チームメイト同士の争いにおいて、今季最大の番狂わせはフェラーリで起

Red Bull

M.Verstappen		P.Gasly
★★★★★★★★★★	Q1	★★
★★★★★★★★★★	Q2	★★
★★★★★★★★★★★	Q3	★
★★★★★★★★★★★	RACE	★✕✕



#33 マックス・フェルスタッペン Max Verstappen 181/19pts (Win)

VS

#10 ピエール・ガスリー Pierre Gasly 63pts

VS

#23 アレクサンダー・アルボン Alexander Albon 26pts

※フェルスタッペンの獲得ポイントは、それぞれ対ガスリー、対アルボンのもの。また、ガスリー、アルボンのポイントもレッドブル在籍時のもの。

フェルスタッペンの速さ、強さは エースとしての地位を盤石なものに

開幕から第12戦までのフェルスタッペンとガスリーの争いは、完全なワンサイドゲームだった。ガスリーが予選でフェルスタッペンに勝てたのは、フェルスタッペンがＱ２終盤の赤旗でＱ３進出を逃したカナダのみ。ガスリーの方が決勝での獲得ポイントが多かったのはシルバーストンの１回だけで、それもフェルスタッペンがベッテルとの攻防の末に追突され、コース外に弾き出されたためだった。これまでのところ、ガスリーと交替したアルボンも、予選では一度もフェルスタッペンに勝っていない（フェルスタッペンにトラブルが発生したフランスGPを除く）。ただ、アルボンのレースペースを見てみると、フェルスタッペンとの差はガスリーより明らかに小さい。

M.Verstappen		A.Albon
★★	Q1	★
★★	Q2	★
★★	Q3	★
✕★	RACE	★★

Toro Rosso

D.Kvyat		A.Albon
★★★★★★	Q1	★★★★★★
★★★★★★	Q2	★★★★★★
★★★	Q3	★
✕✕★★★★★★★	RACE	★★★★★✕



#26 ダニール・クビアト Daniil Kvyat 27/6pts (Win)

VS

#23 アレクサンダー・アルボン Alexander Albon 16pts

VS

#10 ピエール・ガスリー Pierre Gasly 6pts

※クビアトの獲得ポイントは、それぞれ対アルボン、対ガスリーのもの。また、アルボン、ガスリーのポイントもトロロッソ在籍時のもの。

ドイツの3位が大きいクビアト ルーキー・アルボンも健闘

開幕時点でのトロロッソは、もっとも実力の拮抗したドライバーペアを擁していた。新人のアルボンが予選でクビアトと肩を並べ、あるいは上回ったことには誰もが驚いたし、レースでは経験豊富なクビアトが、主にタイヤマネジメントの知識を活かして優位に立った。選手権ポイントだけを見ると、彼らの間には10点以上の開きがあったが、それはホッケンハイムで早めにスリックに履き替えたクビアトが、３位入賞で15点を獲得したからだ。後半戦からガスリーをチームメイトに迎えて、クビアトはレースではやや優勢を保っている。ただ、彼らはスパとモンツァで、それぞれ１回ずつグリッドペナルティを受けているため、まだ本当のペースの比較は難しい。

D.Kvyat		P.Gasly
	Q1	★★★
★	Q2	★
	Q3	
✕★	RACE	★★

K.Raikkonen | A.Giovinazzi

Alfa Romeo





#7
キミ・ライコネン
Kimi Raikkonen
31pts



VS



#99
アントニオ・ジョビナッツィ
Antonio Giovinazzi
4pts

自由を得たライコネンが伸び伸び ジョビナッツィはわずか4ポイント

以前よりもはるかにリラックスした環境でドライブし、マラネロにはびこる政治的な駆け引きとも縁が切れたライコネンは、チームの獲得ポイントの大部分をひとりで稼ぎ出している。一方、ジョビナッツィにとって初のF1フルシーズンは、概して期待はずれと言わざるを得ず、予選でライコネンに勝ったのはわずか５回。ポイントに至っては、キミの31点に対して、たった４点しか持ち帰っていない。９位入賞は確実だったにもかかわらず、残り２周でクラッシュしたベルギーＧＰ直後には、ジョビナッツィの即時解雇も噂されたが、１週間後の母国ラウンドでは慎重なドライビングで９位に入り、ひとまず今年末まではシートを確保したようだ。

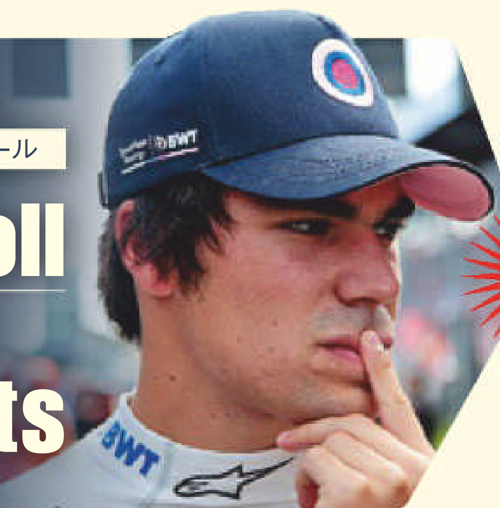
L.Stroll | S.Perez

Racing Point

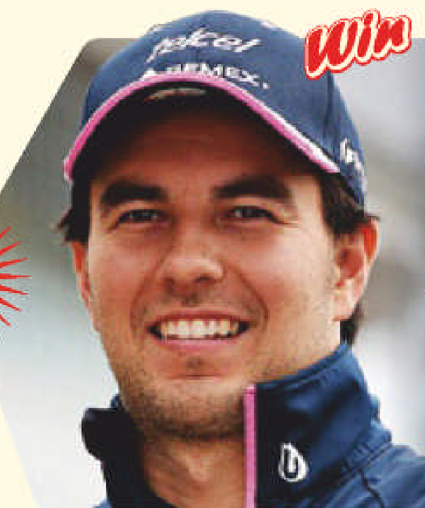




#18
ランス・ストロール
Lance Stroll
19pts



VS



#11
セルジオ・ペレス
Sergio Perez
27pts

ペレスが予選も決勝も圧倒 ストロールは要努力？

シーズン開幕当初から、ペレスがチームオーナーの息子、ストロールを圧倒していることは、隠しようのない事実だ。ストロールが予選でチームメイトに勝ったのは、ペレスがＱ１でトラブルに見舞われたイタリアの１戦のみ。それ以前には、ペレスがＱ３へ進出したのに対しストロールはＱ１落ちという状況もしばしばあり、ランスが初めてＱ２へ進んだのは11戦目のドイツでのことだった。とはいえ、レースではストロールもたびたび悪くないパフォーマンスを見せ、とくにホッケンハイムではチームの見事なタイヤ選択もあって、残り20周の段階で２番手まで順位を上げていた。残念ながら、最終的にはベッテルとクビアトに抜かれて４位に終わったのだが。

直対決 リザルトに見るチームメイトの速さ比べ

きている。新進気鋭のルクレールが、自分はレースで勝ち、選手権を争うためにマラネロにいるのだということを、急速に証明しつつあるのだ。経験不足と未熟なタイヤマネジメントで獲れたはずのポイントを何度か失ってきたとはいえ、夏休み以降のルクレールは、スパとモンツァでベッテルに完勝している。そして、イタリアでは予選でチームの指示を無視し、Ｑ３があの大混乱のなかで終わった主な原因になるという、狡猾な一面も見せた。予選の最後に自分のタイムを上回る可能性があった唯一のドライバー、チームメイトのベッテルにトウを与えることを拒んで、自身のポールポジションを守ったのだ。いまや彼らの間の信頼は完全に崩れ、フェラーリの首脳陣にとって、シーズン終盤戦は緊張をはらんだものになるだろう。

もっとも面白味のあるチーム内バトルは、ハンガリーＧＰまでのトロロッソで見られた。ふたりの若者が覇権を巡って戦った結果、より強い印象を残したのは年少の方のルーキー、アルボンだった。実際、前半戦での彼のパフォーマンスを見れば、ガスリーの後任としてレッドブルに引き上げられたのも、何ら不思議なことではない。だが、クビアトもスパとモンツァで素晴らしい走りを披露し、もう一度トップチームでのチャンスを得る資格は充分にあることを証明した。ガスリーにしても、今後の活躍次第では、再びレッドブルに戻ることができるかもしれない。

サインツは、クビアトと同じくルーキーを相手に苦戦を強いられ、予選の

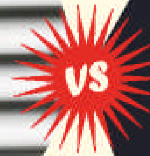


Haas



#8
ロマン・グロージャン
Romain Grosjean
8pts







#20
ケビン・マグヌッセン
Kevin Magnussen
18pts

器用なマグヌッセンに対し グロージャンはリタイア多すぎ

ハース勢のパフォーマンスには、顕著な傾向がある。レースでVF-19の競争力が高いときには、グロージャンの方がその能力をうまく引き出せるのに対し、クルマが扱いづらい状況では、マグヌッセンが上位に来ることが多いのだ。クルマに不満があるとき、グロージャンはさらに激しくプッシュして、オーバードライブしようとする。その結果として、ラップタイムはますます落ちていくのである。残念なことに、彼らのクルマのパフォーマンスは期待を大きく裏切るもので、マグヌッセンがチームメイトを上回る傾向は、予選よりもレースで明確に表れている。このふたりが、避けられるアクシデントに絡みがちであることも、チームにとっては頭の痛いところだ。

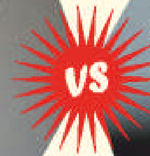


Williams



#88
ロバート・クビカ
Robert Kubica
1pts







#63
ジョージ・ラッセル
George Russell
0pts

予選はラッセルが全勝 だがチーム唯一のポイントはクビカ

今のところラッセルは、予選で一度もチームメイトに負けていないただひとりのドライバーだ。メルセデスの秘蔵っ子である彼は、ハミルトンの後継者候補の筆頭と見られている。７年の空白を経て劇的なＦ１復帰を果たしたクビカが、今後も苦戦を強いられるのは間違いないが、いくつかのレース、とくにバーレーンと中国では、予選でのラッセルとのタイム差は10分の１秒にも満たなかった。２台のトップスピードに不可解な差があり、いつもクビカの方が遅かったことも、この「15対０」の理由の一部と考えられる。皮肉なことに、現時点でのチーム唯一の選手権ポイントは、雨のホッケンハイムで冷静なドライブに徹したクビカが記録している。

壹対決 リザルトに見るチームメイトの速さ比べ

成績ではノリスの後塵を拝している。しかし、それ以上に大きく株を下げているのが、ふたりのベテラン、ニコ・ヒュルケンベルグとロマン・グロージャンだ。彼らはとくに予選で、それぞれのチームメイト、リカルドとケビン・マグヌッセンに対して負けが込んでいる。ヒュルケンベルグが解雇通知を受け取ることになったのも、致し方なしといったところだろう。

上位チームに目を移すと、ハミルトンとフェルスタッペンはさしたる苦労もなく、チームメイトの挑戦を退けている。フェルスタッペンは、ガスリーが自信喪失で自滅した結果、ナンバーワンの座を固めた部分もある。だが、新たにチームに加わったアルボンが着々と進歩し、今年の終わりまでにフェルスタッペンと肩を並べた場合には、その地位も安泰とは限らない。彼はチーム内の競争相手への対処が、それほど上手ではないと見られているのだ。

ハミルトンに関しては、序盤戦ではバルテリ・ボッタスのパフォーマンスにやや押され気味だった。しかし、クルマが彼の好みに合ってくると、現世界王者は急速に調子を上げ、連勝で一気にチームメイトとの差を広げた。ここへ来て、コースによってはレッドブルやフェラーリもメルセデスと優勝を争えるようになり、ハミルトンはダメージコントロールだけを考えればいい楽な立場に立っている。他のチームがポイントを稼げば、それだけボッタスが挽回して得点差を縮める機会も失われ、ハミルトンにとって６度目のタイトル獲得が近づいてくるからだ。

シャルル・ルクレール

Charles Leclerc



CRASH @ 2019 Rd.4 AZERBAIJAN GP Q2

レッドブル・ホンダ最大の好敵手

〝彼〟はバカなのか？

マックス・フェルスタッペンと同じ1997年生まれ。F1パイロットとしては3年〝後輩〟となるシャルル・ルクレールだが、いまやフェラーリの絶対エース、セバスチャン・ベッテルを脅かす存在だ
ルクレールは自分の非を認め、自分を偽らない。だから、同じ失敗は二度としないという——
そこに彼の強さが隠されているのか、関係者の声とともに紐解いていく

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli） Translation：見田 豊（Yutaka Mita）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／ダレン・ヒース（Darren Heath）／桜井淳雄（Atsuo Sakurai）

2018年第4戦アゼルバイジャンGP。それまで最下位の不名誉を脱するのさえ難しかったザウバーを駆って、シャルル・ルクレールは自身初のGPポイントを獲得したばかりか、6位入賞という快挙を成し遂げた。それもベテランでさえ手こずるバクー市街地コースでの活躍とあって、弱冠二十歳のモネガスクへの評価が一段と高まったことは言うまでもない。年齢から考えたら飛び上がって喜んでも良さそうなものだが、フェラーリの抜擢を受けたこの若者には、どうやらそれは当てはまらないようだ。上げたり下げたりが忙しい地元イタリアメディアや、ティフォシとの付き合い方もなかなか堂に入ったもの。「ワールドチャンピオンになるのは確実、しかもそう遠い先のことではない」というのが、パドック雀の一致した見方である。

「F2で走っていたときと同じセッティングでやってみたけど、どうしてもうまくいかない。オーバーステアが強すぎたんだ」。これはバクーの午後にルクレールが発したコメントだ。「それが自分のスタイルだから、正しいやり方だろうと思っていた。でも、僕のエンジニアが違う方法も試すべきだと言ってくれて、やってみたらうまくいったんだ。想像していた以上にF1はダウンフォースが強烈で、事情がまったく違っていたということだね。そのおかげで、今後の数レースでやるべきことがハッキリ見えてきたよ」。

好成績に大喜びする前に、問題点がなかったかにまず注意が向かい、それを今後に活かすというアプローチがしっかりと身に付いている。それこそがルクレールの最大の強みとは、彼と一緒に仕事をした誰もが等し並みに認めるところだ。「シャルルが何か間違いをしでかしたとするだろ。すると彼は、言わなきゃ誰も気付かないことでも、無線で大声で伝えてくるんだ。エンジニアにどうしたと聞かれると、それこそ微に入り細を穿った解説を始める。あそこでこうなって、こうしたらああなった、だからこれは二度とやっちゃいけない、てなことを延々と始める。あそこまで自分に厳しくなれるというのは、とてつもない財産だな。今日びのドライバーは、やれタイヤだサスペンションだと他人のせいにするばかりで、自分の非をなかなか認めたがらない。ああいうタイプはセナが最後だと思っていたら、新人にちゃんとひとりいましたってわけさ。それがシャルルだ」。こう語るのは、ザウバー在籍当時のルクレールを担当したメカニック、ティアゴ・ファデルである。

「レース中に彼の無線を聞くのは楽しいよ、なにしろ解説付きだから。それも自分が犯したミスを逐一報告するのだから、ある意味感動モノさ。不思議に思う人もいるだろうが、世の中には批判が自分にしか向かわない、そういう種類の人間がいる。シャルルはそのひとりで、だから同じミスは二度とせずに済むんだ。きっとチャンピオンになるだろうし、彼ならそう時間は掛からないと思うよ」

理学療法士としてF1に長く携わってきたジョセフ・レベラーが、これまでに仕えた「まあまあのドライバー」というのがまた出色だ。アイルトン・セナ、アラン・プロスト、ミカ・ハッキネン、キミ・ライコネン、デビッド・クルサード等のそうそうたる顔ぶれが並ぶなかで、昨年ザウバーにやってきたルクレールに、レベラーは同じ〝大物の予感〟を感じ取ったという。

「一緒に仕事を始めてすぐに、彼の目つきや仕事振りが人とは違うことに気づいたんだ。普段はとてもシャイなのに、クルマに乗っているときは極めて攻撃的で、しかも結果を出していた。最初のレースを見終わったあとで思ったのは、〝第2のセナがようやく現れた〟

Ready for SUZUKA.
Red Bull×HONDA

絶対に妥協しない、強い意志と自信――「第2のセナがようやく現れた」

という感慨だった。むろん、まだアイルトンのレベルにはほど遠いが、同じ可能性を見出すことができるんだ。エンジニアと一緒に仕事をしている姿なんか、ホントにそっくりだよ。内気で遠慮深いくせに、クルマをどうしたいかはハッキリ分かっていて、しかも絶対に妥協しない。あの強い意志と自信は、まさにアイルトンの再来と言えるね」

　ザウバーで一緒だった頃の彼は、一度たりともスチュワードから呼び出されたことはなかったという。「初めてF1にやってきた年は、事情聴取を受けて当たり前。どれだけシャルルが優秀かという、その証拠のひとつさ」とレベラーは言う。旺盛な自己批判精神は、中国の予選でも遺憾なく発揮された。「アアッ、やっちまった！　頼むよシャルル、どこまでアホなんだ。言っとくけど、クルマのことじゃないよ。悪いのは僕だ。もうちょっとマシなやり方があった、ってことさ」と彼が無線で叫んだのは、なんと渾身のタイムアタック中のことだった。それも、マシントラブルの修復でフリー走行の時間を大幅に削られたあと、チームメイトのセバスチャン・ベッテルに遅れることわずか0・017秒の好タイムを叩き出したときの独白なのだ。ルクレール自身に言わせると、こうしたアプローチを採ることで、人より早く学ぶことができ練度も上がるのだという。

「自分がミスを犯したことを認めれば重圧から解放される、そこがすごく大切なんだ。自分を偽らない方が物事はうんと簡単になる。なぜそういう間違いをしでかしたか、その理由を探り解決することに集中できるからだ。自分を客観視しないと、いつまで経っても学べないってことさ」

　まるで物差しで計ったような彼のこれまでのキャリアパスを振り返ると、ルクレール流自己分析がいかに有効であったかが理解できる。下位カテゴリーで4シーズンを戦ったその戦績は、14年のフォーミュラ・ルノーが総合2位、15年のヨーロピアンF3は4位、16年にGP3チャンピオン、さらに翌年には圧巻のF2チャンピオンと、美しいリニア曲線を描いているのだ。

シャルルをつくった大きな礎

　ザウバーでGPデビューを飾ったルクレールは、実はそれ以前からF1パドックでも注目される存在だったことが知られている。そのきっかけとなったバクーの出来事とは、病で父を失ったルクレールがそのわずか数日後、自身の言うシーズンベストの走りでアゼルバイジャンGPとの併催となったF2ラウンドを席巻したことだった。土曜日に行なわれたレース1は、ポール・トゥ・ウインの独り舞台。翌日のスプリントレースは、8番手スタートから追い上げて2位。それも黄旗で減速を怠ったとしてペナルティを受けての成績だから、並み居るF1関係者が刮目したのも当然だろう。

　「幼なじみのジュール・ビアンキの死が、彼にとっては最初の衝撃だった。それから2年も経たないうちに今度は最愛の父を亡くし、悲嘆の底にあった彼が最初にやったことが、バクーで披露した圧倒的なパフォーマンスだったのさ」とレベラー。「その年の終わり頃に、ニコラス・トッドと彼の将来性について話し合ったものだよ。とんでもない底力を秘めているとか、あのエネルギーは一体どこから出てくるんだと驚いたり、天命を受けているに違いないなんて話も出ていたな」。

　ビアンキは、同世代でカートを戦ったなかでは最強と目されていたドライバーだ。早くからニコラスが目を掛け、FDA（フェラーリ・ドライバー・アカデミー）経由でスクーデリアへの道筋を見据えていた。8歳年下のルクレールにとっては、まさに兄貴分と言ったところで、その未完の夢を果たすべくフェラーリにやってきた、という見方もできる。もとよりルクレール本人も、自分のためだけに戦っているという意識はさらさらないのだという。

「ジュールは他の誰にも増してこの赤いシートに座るべきドライバーだった、と僕は思う。そのことを彼は自ら証明したし、僕自身にとってもそれは時間の問題だ。いまはただ結果を残すことしか考えていない。彼が僕にしてくれたことへの感謝の気持ちを、自分にできるベストを尽くすことで表していき

D.Heath

たい。僕の成功はジュールの成功でもあるということさ」

ビアンキと幼なじみとはいえ、8つも歳が離れていれば普通はそう親しく付き合うこともない。だが、家族同士が強い絆で結ばれていたと知ればずんなり納得だ。

「彼の父と僕の父が親友同士、だから家族ぐるみのお付き合いをしていたってわけさ。いまでもそうだよ。初めて僕の父と出会ったときのジュールは、すでにレースの世界に足を踏み入れていた。父は父でF3を経験したほどだから、モータースポーツがどういうものかは百も承知だ。いろんな意味でジュールを高く評価していたからこそ、僕が兄のように彼を慕ったことを喜んでくれたんだ。僕もレースをやるようになってから、ジュールはありとあらゆるアドバイスを惜しまなかった。ドライビングスタイルのこととか、もっと攻撃的にと言われることが多かったね。いまこうして思い出しても、すごく懐かしいよ」

ルクレールが初めてカートというものを目にしたのは、3歳半のとき。自分も運転させてもらって「一発でハマった」と言うだけあって、周囲が驚くほど上達するのも早かった。

「父がセナの大ファンだったせいで、実際にその走りとか生きざまを知る前から、僕にとっては彼が唯一無二のヒーローだったんだ。きっと父の情熱が乗り移ったんだと思うよ。セナが小さい頃からカートをやっていたことを父が知らないはずはない。だからこそ僕をサーキットに連れて行ってくれたんだけど、無理強いすることはおろか、意見を述べるのさえ控えている風だった。自分もF3で走っていたくらいだから、知識がないはずはないのにさ。おかげで僕は早くから自分自身で考え行動する習慣が身に付いて、それがかけがえのない財産だとずっと後になって知ることになるんだ。いつもそばで僕を見守ってくれて、必要なときはすぐに手を差し伸べてくれた父を、ひとりの人間として尊敬している。いまの僕があるのも、ドライバーとしての価値だって、これまでもこれから先も、父を抜きには語れないと思うよ」

〝メイキング・オブ・シャルル・ルクレール〟で最大の貢献を果たしたのが彼の父だとすると、〝ライジング〟で同じ役割を果たしたと言えそうなのがニコラスだ。ビアンキのマネージャーをやっていた関係で知り合い、同じくマネージャーとしてカート時代のルクレールを支えた。フィジカルとメンタルの強化という意味で、とりわけ多くを教わったとルクレールは言う。

「レースキャリアをスタートさせた頃の僕は、けっこう感情の起伏が激しくて、メンタルが弱点だと自分でも気が付いていた。ニコラスにも同じことを指摘されて、最初はフォーミュラ・メディシンで、後にFDAに移って本格的にトレーニングをやったんだ。おかげで自分でも驚くほど精神面が強化されたと思う。いまじゃメンタルの強さが自分の最大の武器だと感じているくらいだから、やりようで人はどうにでも変われるということだね」

若くして悲痛な別れを二度までも経験し精神面が鍛えられた、というのはたしかにありそうだ。自ら犯した失敗と真摯に向き合う自己批判精神は、ルクレールが授かった天賦の才能と言っても過言ではない。さらに彼には、グレーテスト・ドライバーの必須アイテムとも言うべき美質が備わっている。それこそが安定感であり、あらゆるパフォーマンスの土台となっているのだ。

スクーデリアの老舗看板を背負う重圧は他のチームの比ではなく、しかも今シーズンの〝跳ね馬〟はその名に相応しいムラっ気な性格だ。しかし、ルクレールは早くもチームに適応し始め、しかもレースでは持ち前の攻撃性を存分に発揮している。第2戦バーレーンでは自身初の3位表彰台と、早々に大殊勲を打ち立てた。その後の活躍は、周知のとおりだ。

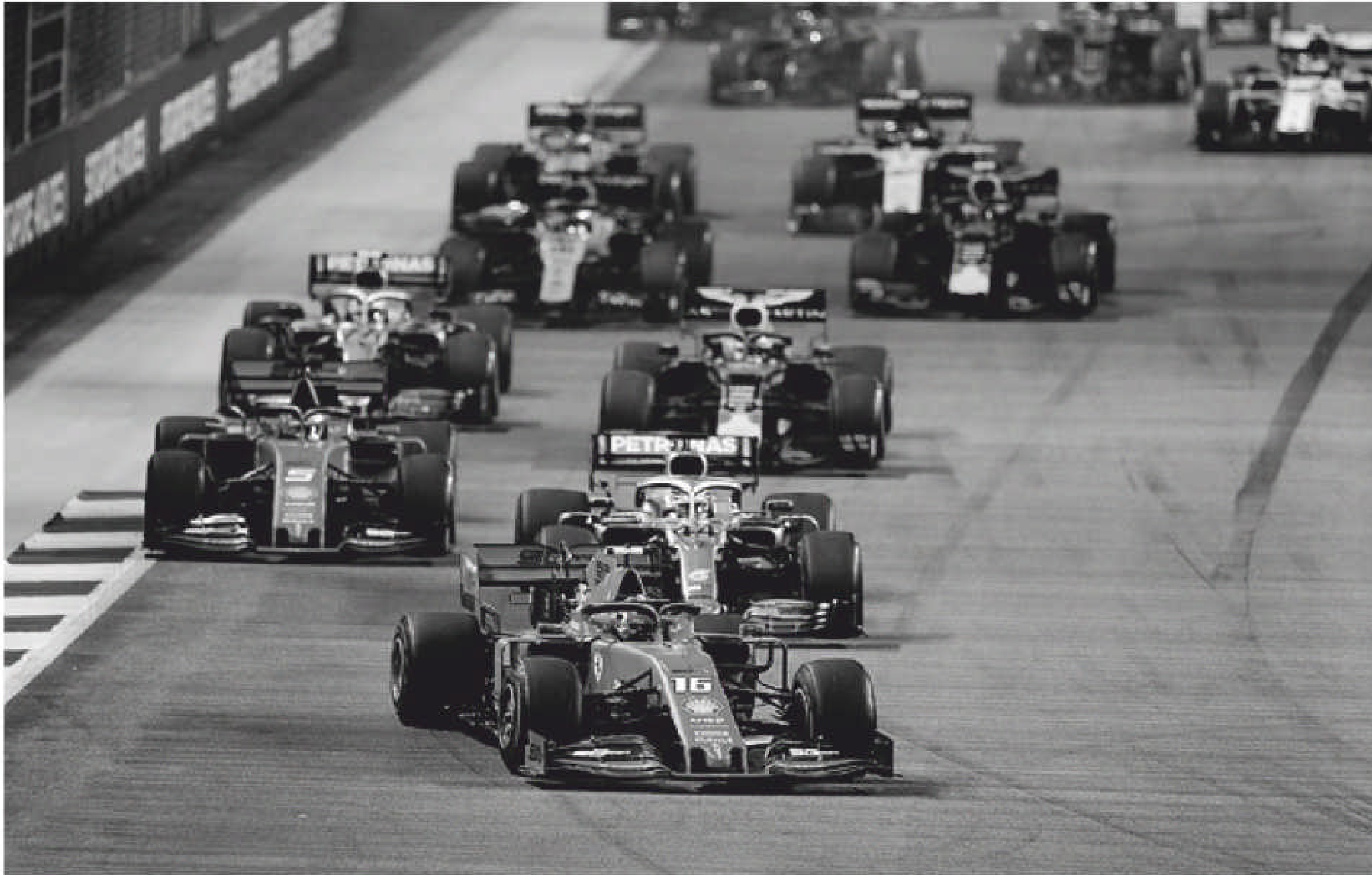
ヒーローを待望するイタリアのメディアは年齢のことなど頓着せず、早くもナンバーワン・ドライバー、次期ワールドチャンピオンと持て囃している。「ルイス・ハミルトンの真のライバルはシャルル・ルクレール」と大々的に報じたのは、イタリア最大の発行部数を誇る新聞紙『ラ・レパブリカ』だ。『フェラーリが正しいドライバーを雇ったと理解していれば何より。ならばすぐにもシャルル・ルクレールをエースとして遇すべきだ」と喝破した。下位カテゴリーで彼が残した実績の並外れた安定感。フェラーリでスポットライトを浴びてからの堂々たるパフォーマンス。これらを詳しく分析すればするほど、ルクレールがフェラーリのナンバーワンとなるのは、もはや時間の問題と思えてくる。



A.Sakurai

シャルル・ルクレール
Charles Leclerc

sideways - Japanese GP



予測不能の三つ巴

鈴鹿のメルセデス最強説に「待った」をかける

Text : 今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）
Photo : 桜井淳雄（Atsuo Sakurai）

シンガポールGPの1-2位ゴールは、フェラーリ自身にとっても驚きだった。シーズン初優勝を飾ったセバスチャン・ベッテルが言ったとおり「少なくともマシンスペック的には類似したハンガリーで、僕らはリーダーから1分も遅れていた」のである。

ベルギーGPではシャルル・ルクレールがキャリア初勝利、イタリアGPでは2勝目——ルクレール自身にとってもフェラーリにとっても、モンツァの勝利はスパの勝利以上に大きな意味を持った。

苦手なはずの低速コース、シンガポールでの1-2位は、スパ、モンツァの連勝があったからこそ実現した快挙だ。なぜなら、シーズン3勝目は、フェラーリがSF90への理解を深め“使い方”を把握したことを示していたから。成功体験はいくつもの“正解”をデータとして残してくれるものだ。加えて、モンツァの勝利によってマラネロには本来あるべき誇りが戻り、技術者たちをさらに貪欲にさせた。

もちろん、シンガポールには多くのパーツが持ち込まれたが、FP1ではルクレールがギヤボックスのトラブルで10周程度しか走れず、FP2の走行も順調ではなかった——ドライバーはふたりともマシンのバランスに満足しておらず、ソフトタイヤの性能低下も大きかった。状況を一変させたのは金曜深夜から土曜にかけてマシンを仕上げた作業で、そこには現場とファクトリーの共同作業の成果が表れる。大切なのは、リスクの大きな市街地コースで自信を持ってアタックできるマシンバランスを彼らが見出した点だ。同時に、予選とレースの“バランス”を見極めたことによって、シンガポールで最小限必要なレースペースを確保しながら予選の速さを最優先した。

冬のテストで期待を集めたSF90はもともと優れた素性のマシンだった。ただし使いこなすのは難しく、エンジンパワーだけを頼りにしたチームは迷路に入ってしまった。出口を見出したいま、フェラーリに苦手はない。ストレートが長く90度ターンが多いソチでも強さを発揮するだろう。

鈴鹿で、フェラーリはどんな戦い方をするだろう？——今のところは、予選で前を抑え、レースでメルセデスに蓋をするのがSF90の勝ち方なのだ。

一方で、ハンガリー以降勝っていないメルセデスも、総合的な力で劣っているわけではない。純粋な速さや赤いマシンから受ける乱気流（＝タイヤの問題）がなければ、最速でレース距離を走れるマシンだ。ただ、パワーユニット時代に入って以来、圧倒的なPU性能を利用してダウンフォースをつけ、タイヤを守ってきたやり方が通用しなくなってきた。予選で前に出ないことには、フェラーリのストレート速度に阻まれて自分たちの性能を活かしきれない。タイトル獲得が確実視される状況で、メルセデスの開発が20年に大きくシフトされていることは想像に難くなく、彼らがフェラーリのようなブレイクスルーを実現するとは思えない。

それでも、鈴鹿のコース特性を考えると有利なのはメルセデスで、予選さえ抑えればハミルトンは“本命”だ。

チームの力が拮抗してくるなかでは、天候コンディションが与える影響も大きい。タイヤ／路面温度の問題だけでなく、総体的に暑さに敏感なメルセデスは、曇り空で涼しいほど“熱”から解放されてマシン性能を最大限に活かすことが可能になる。

シンガポールでフェラーリが速かったことは事実。一方で、例年ほど夜の温度が下がらなかったコンディションでは、DRS区間が増えたにもかかわらずメルセデスが昨年より遅くなったことも事実なのだ。

戦力図は昨年までと同じでも、得手不得手が実は変化しているのが今シーズンのF1。トップ3のなかでももっとも読み辛いのがレッドブル・ホンダで、夏休み以降のマックス・フェルスタッペンはスパ／モンツァとも接触事故やPUペナルティで本領を発揮できず“得意なはず”のシンガポールでも3位でゴールしながら終始「グリップ不足」を訴えた。

昨年までのレッドブルはルノーPUの性能不足を訴えてきたが、今年はホンダPUを搭載してパワー不足がある程度解消され、何より、ワークス体制での共同作業が順調に進むようになった。その結果、欠点こそ少なくなったものの、レッドブルが伝統としてきたダウンフォースが過去ほど圧倒的ではなくなっているのだ。PU性能によって選択肢が増える一方で、ダウンフォース頼みの選択肢は減っている。そのため、他より無理をするとタイヤがもたない状況にも陥り、コース特性によって速さの揺れ幅が大きい。

レッドブルが唯一、去年とは違うパワーユニットを搭載したマシンであることも忘れてはならない。フランスGPでスペック3を投入したホンダが実走データをもとにオーストリアGPのPUプログラムを綿密に仕上げ、勝利に貢献したのと同様に、鈴鹿に向かってはソチが貴重な前哨戦となる。フェルスタッペン／スペック4のデータをもとにマシン/PUの力をベストに引き出すことによって勝利の可能性が生まれるのだ。

メルセデスが全勝してしまうのではとさえ思われた2019年。しかしオーストリアGP以降、シンガポールまでの7戦ではメルセデス2勝、フェラーリ3勝、レッドブル2勝という三つ巴の状態で、F1は日本にやって来る。

例年以上に、勝者が予測できない今年の鈴鹿。誰が勝つとしても楽勝にならないことだけは確実だ。

最適、最善策を最速で判断する能力

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：Red Bull ／ XPB

シンガポールGPで、マックス・フェルスタッペンに独占インタビューを行なった。日本GP直前ということで「鈴鹿サーキットでのポールポジション獲得法」がテーマだった。某スポーツ紙の恒例企画で、これまでジェンソン・バトンやピエール・ガスリーにもお願いしてきたものだ。

　具体的にはコース図にレコードラインやブレーキングポイントを書き込んでもらいながら、攻略のコツをコーナーごとに語ってもらう。書いたりしゃべったりのインタビューで、過去には露骨に面倒くさそうな顔をするドライバーもいた。

　フェルスタッペンはシャルル・ルクレールと並んで次代を担う世界王者候補であり、もっともアポイントの取りにくいドライバーになりつつある。この日も次から次へと、分刻みでインタビューをこなしていた。レッドブルでの単独インタビューは、最大10分が基本だ。ようやくこちらの順番が来て、挨拶もそこそこに取材を開始した。

　念のためにと、バトンが以前書いたコース図を持って行ったのだが、フェルスタッペンはそれをチラッと見て、こちらの説明を少し聞いただけで、すぐに意図を了解したようだった。ところが普通なら1、2コーナーからS字へと話し始めるところを、フェルスタッペンはスプーンからの全開区間、次にメインストレートを丸く囲んで、Hマークを大書。「ホンダパワーに期待だよ」と、にやりと笑った。

　日本人メディアが何を望んでいるのかを瞬時に察知して、記事に使えそうな言葉を最初に発して見せる。こちらは、苦笑するしかない。その後は攻略の鍵になりそうなコーナーについてじっくり解説しつつ、去年までの自分がどう戦ったか、今年のレースはどこまでやれそうか、さらに鈴鹿がいかに素晴らしいサーキットであるかまで、過不足なく話す。ついでに言えばコース図への書き込みの多さは、フェルスタッペンがこれまでで一番だった。

　これはもう単に気配り云々というより、フェルスタッペンの全方位的な人間力というべきだろう。目の前に置かれた課題に対して、何が最適、最善かを最速で判断して処理する能力が、人並みはずれているというべきか。そういえば1年前の鈴鹿では、ルクレールにもずいぶん驚かされた。

　GP3時代のチームメイトだった福住仁嶺と彼のスマホで遊んでいて、日本語キーボードに興味を持つと、ひらがな入力をあっという間に覚えてしまったのだ。そんなものを習得しても何のメリットもないはずなのに、目の前にチャレンジすべき対象があると全力で征服にかかる。そんなふたりが今季、何度も優勝争いを繰り広げているのを見ると、いよいよ彼らの時代がやってきた感を強くする。

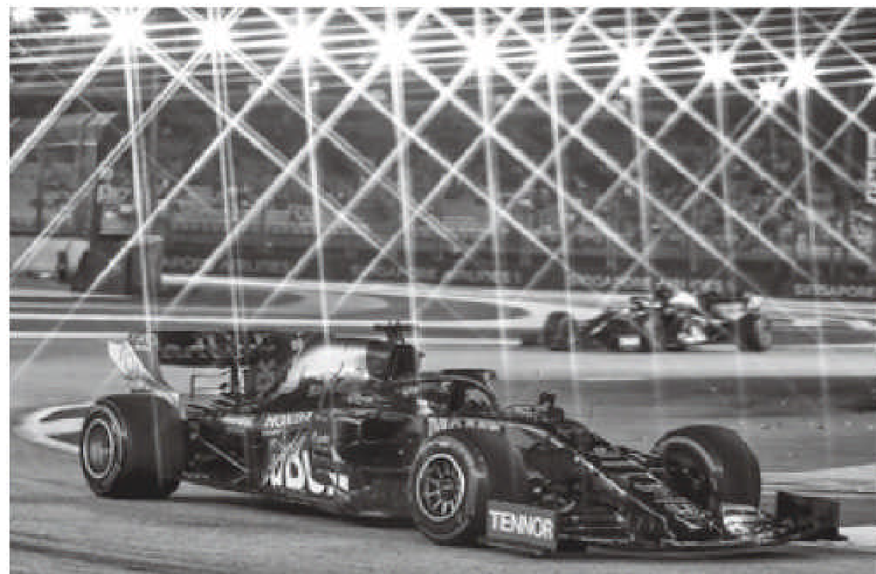
　フェルスタッペンが今季初優勝を果たしたオーストリアは、ルクレールの完敗だった。それがパワーサーキットのスパ、モンツァでは、2連勝のルクレールに対しフェルスタッペンはなす術もなかった。そして前戦シンガポールで2位を悔しがったルクレールと、3位に安堵したフェルスタッペンは、痛み分けといったところか。ただしフェラーリの戦闘力が上がっていることは確実であり、ルイス・ハミルトンとフェルスタッペンの一騎打ちと見られていた日本GPに、ルクレールが絡んでくることは間違いない。オーストリアに次ぐふたりの熱い優勝争いが、今年の鈴鹿では見られるかもしれない。

Red Bull



レッドブルにとって相性がいいと思われていたシンガポールだったが、まさかの苦戦を呈した。フェルスタッペンは3位表彰台を得たものの、メルセデスの戦略ミスによって順位を守れたと言えなくもない。苦戦の原因は車体のセットアップによる変更が裏目に出たようだ。

XPB



FP3でマシンにオイル漏れが発生したダニール・クビアトは、念のためPUを過去に使用したものに変更。交換に時間を要したため、予選シミュレーションを行なうことができずQ2に進出することができなかった。

メルセデスとレッドブルが出し抜かれた
車体のアップデートでフェラーリが苦手を克服

想定外の好結果 速さは本物か

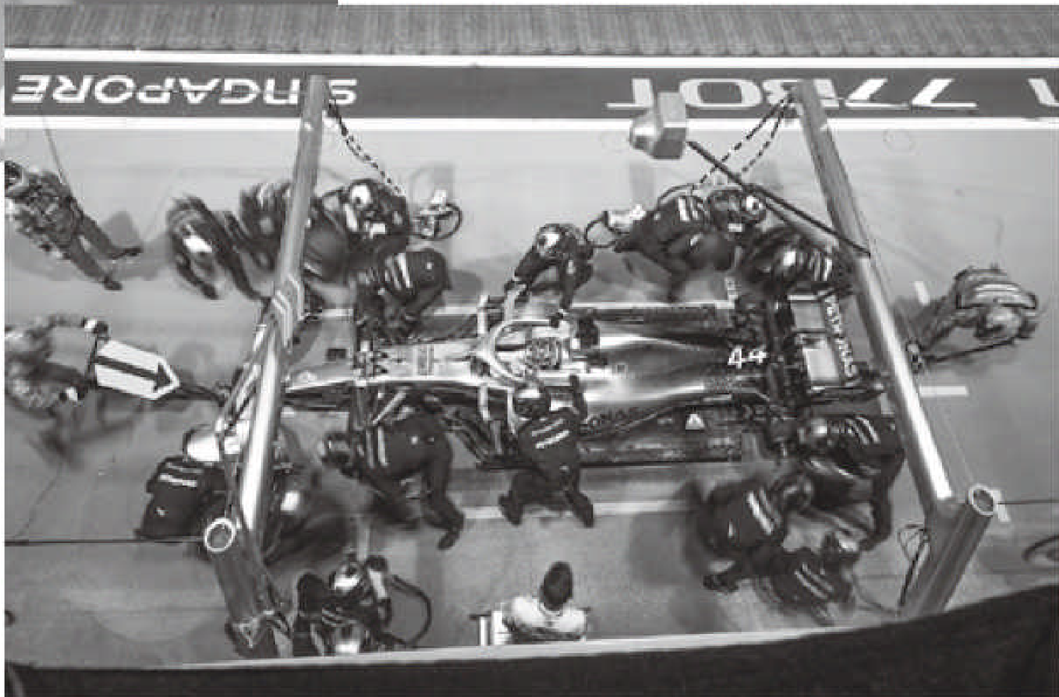
Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）／ブラッド=ミール・リス（Vladimir Rys）

V.Rys



大方の予想を裏切り、シンガポールを席巻したのはフェラーリだった。ベッテルの勝利は昨年のベルギーGPぶり。一方、この結果に一番危機感を抱えたのはメルセデス、ルイス・ハミルトンだろう。シンガポールのコース特性を考えると冷却面での不安はあるもののメルセデスの方が圧倒的に有利であったことは間違いない。夏休みがあけて３戦連続で絶対王者が勝利から遠ざかっている。

D.Heath



今年のシンガポールGPは、ずいぶん贅沢な体験になった。森脇基恭、浜島裕英両氏がメディアセンターにいたおかげで、全セッションが、ふたりの生解説付きになったのである。しかしこの業界に長く携わり、レース界のプロ中のプロであるおふたりでさえも、フェラーリのワン・ツー勝利はまったくの想定外だったようだ。

今季、低速サーキットを苦手としてきたフェラーリが予選でポールを獲ったことに、ふたりは素直に驚いていた。新型ノーズを始めとする車体アップデートが、奏功したことはたしかである。タイヤもうまく作動温度域に入り、予選後のタイヤを観察した浜島氏は「初日に比べて、摩耗肌がすごくきれいだ」と、しっかりグリップしていることを確認していた。しかし一方で、初日フリー走行でのロングランの遅さも目の当たりにしており「レースではだめでしょう」と悲観的。森脇氏も「直角コーナーが速いのは、リヤを振って走っているから。あれではタイヤが持たない」と言っていた。

ところが予想に反して、レースはフェラーリが勝利。もちろん後付けで、いくらでも理由はつけられる。レース序盤の超スローペースや三度のセーフティカー出動が、フェラーリのタイヤを持たせてしまったこと。マックス・フェルスタッペンのピットインに、フェラーリがすかさず対応できたこと。メルセデスがアンダーカットの有効性を軽視していたこと等々。

しかしフェラーリをこよなく愛するふたりには、それも些事に過ぎなかったようだ。予選後にはあれほど熱心にフェラーリの速さについて意見を戦わせていたのが、レース後はただ満足げにセバスチャン・ベッテルのウイニングランを眺めていた。

Rd.15 シンガポールGP リザルト

●9月23日（日）決勝　●5.065km×61周=308.706km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

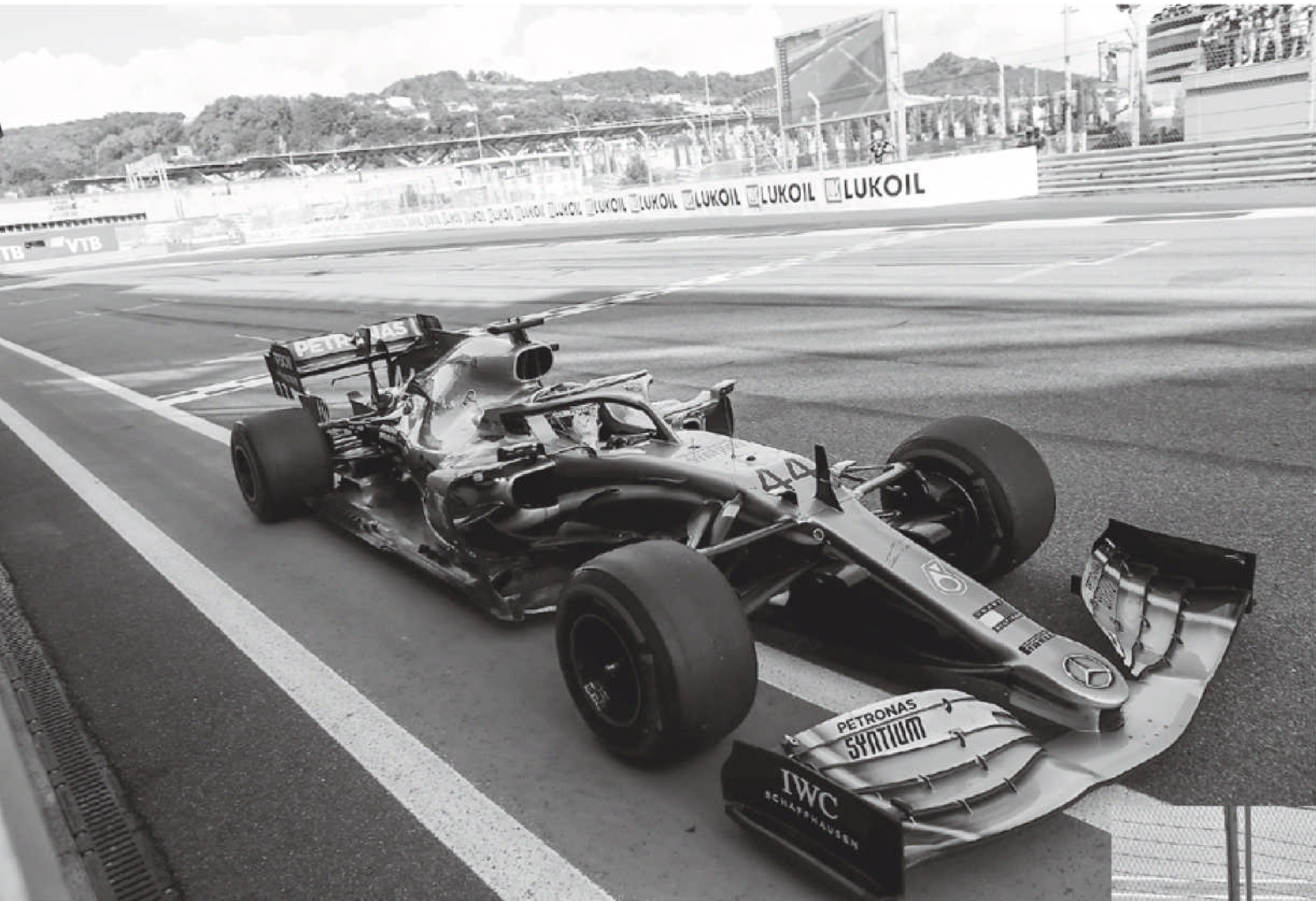
順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	61	3(3)
2	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	61	1(1)
3	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	61	4(4)
4	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	61	2(2)
5	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	61	5(5)
6	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	61	6(6)
7	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	61	9(9)
8	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	61	11(12)
9	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	61	8(8)
10	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	61	10(11)
11	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	61	17(17)
12	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	61	7(7)
13	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	61	16(16)
14	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	61	20(-)
15	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	61	14(15)
16	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	61	19(19)
17	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	61	13(14)
	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	49	12(13)
	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	42	15(10)
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	34	18(18)

戦闘力に比例しない チームの采配力

ルクレールが圧倒的な速さで4戦連続PPも レースはメルセデスが戦略勝ちでワン・ツー奪取

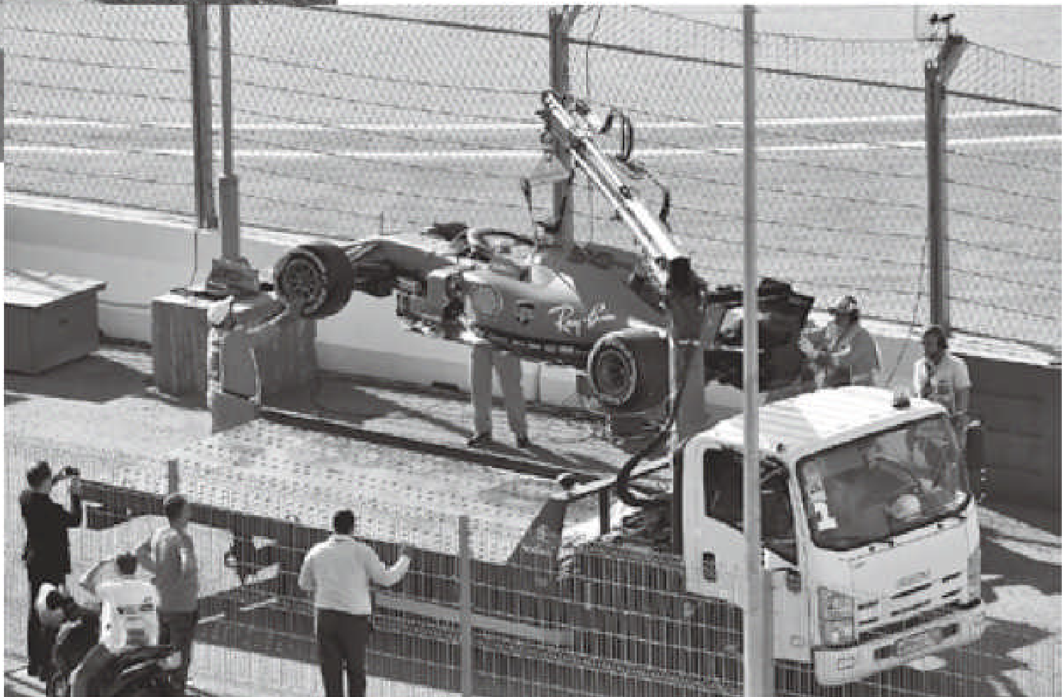
Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Mercedes／Sutton

Photo03



ハンガリーGP以来、メルセデスが勝利を手に入れた。フェラーリと逆の戦略を採り、ミディアムタイヤをうまくマネジメントして、第1スティントを引っ張る作戦が奏功した結果だった。戦略こそがメルセデスの強さの肝だ。おそらく、フェラーリが采配ミスを犯していなかったら、MGU-Kのトラブルが起きたときにあそこでマシンを止めていなければ、レースでは直線の速さを活かされ「フェラーリ、4連勝」という展開になっていただろう。

Photo04



4連勝は堅いと思われたフェラーリがまさかの3位に終わり、メルセデスにワン・ツー・フィニッシュを許した。直接の敗因は最悪なタイミングでのセバスチャン・ベッテルのリタイアだ。しかしそこに至る伏線として、レース前半のフェラーリの無策があった。ベッテルが絶妙なスタートで一気に首位に立ってからのフェラーリは、ふたりのドライバーの扱いに右往左往し、メルセデスの動向など眼中にない状態になっていた。

事前の取り決めでは、シャルル・ルクレールのスリップを使わせる代わりに、その後順位を入れ替えることになっていたようだ。しかしピットからの再三の指示をベッテルは無視。最速タイムを連発して、チームメイトを引き離した。「スリップを使わせるという指示を、僕は尊重した」とルクレールが訴える間に両者の差は4秒近くまで広がり、もはやコース上の順位交換は不可能に。ようやく22周目にルクレールを先にピットインさせるアンダーカットで、何とか首位に復帰させた。

もしもっと早い段階で順位の入れ替えが完了していれば、ルクレールは首位を独走できていたはずで、メルセデス2台に先行されることはなかっただろう。レース後のベッテルは「何か聞き逃していたかも」と、チームオーダーの無視は否定した。しかし一気に首位に立った際、自分の地位を脅かすチームメイトを打ち負かし、連勝を果たす誘惑に駆られたであろうことは想像に難くない。

フェラーリはメルセデスと互角に戦い、レッドブルを置き去りにできるほどの戦闘力向上に成功した。ドライバーたちも超一流だ。唯一足りないのはマッティア・ビノット代表ら首脳陣の、ブレないリーダーシップであろう。

Rd.16 ロシアGP リザルト

●9月29日（日）決勝　●5.848km×53周=309.745km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	53	2(2)
2	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	53	4(5)
3	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	53	1(1)
4	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	53	9(4)
5	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	53	-(19)
6	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	53	5(6)
7	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	53	11(12)
8	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	53	7(8)
9	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	53	13(14)
10	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	53	6(7)
11	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	53	15(15)
12	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	53	19(-)
13	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	53	15(16)
14	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	53	16(11)
15	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	53	12(13)
	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	28	18(18)
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	27	17(17)
	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	26	3(3)
	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	24	10(10)
	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	0	8(9)

複数国はローテーション制も日本では3年連続開催へ!

WRC日本ラウンド、2020年に復活決定

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）

K.Koga



かつて北海道でグラベル戦として開催されていた日本ラウンドだが、2020年からは東海地方でのターマック戦へと変貌。下の表で濃くハイライトされているものは今後3年開催されるもの、薄くハイライトされたものはローテーションとなりそうなものだ。

WRC日本ラウンド「ラリー・ジャパン」の20年開催が決まった。世界モータースポーツ評議会（WMSC）の電子投票が9月第4週に行なわれ、来季のWRC年間カレンダーがようやく決定。その第14戦としてラリー・ジャパンが開催されることが正式に承認、発表された。

来季のWRCは今季と変わらず全14戦となり、ラリー・ジャパンは最終戦として11月19～22日に愛知・岐阜の両県で開催される。ステージはターマックで、サービスパークは愛知県長久手市の愛・地球博記念公園（モリコロパーク）に置かれる。

カレンダーに新たに加わったのは、日本だけではない。ケニアとニュージーランドも久々に復帰した。その一方で、フランス（ツール・ド・コルス）、スペイン、オーストラリアという実績ある3戦がカレンダー落ちを喫した。今年の夏ごろには、フランスとドイツが落ちるのではないかといわれていたので、ドイツではなくスペインが姿を消したのは、正直なところ意外だった。スペインはシーズン唯一のミックスサーフェスイベントで、オーガナイズも良く、人気の高いラリーだからだ。噂によると、落選濃厚だったドイツが最後まで粘り強くロビー活動を続け、その影響もあってカレンダーの最終決定が遅れたのだという。

FIAはWRCのグローバル開催化を推し進めており、トルコを含めると現在10戦、全体の7割に達するヨーロッパ圏内のイベントを減らし、アジアやアフリカといった未開催地域のイベントを増やすことを以前から明言していた。新たに加わった3戦がいずれもヨーロッパ圏外のラリーであることは、偶然ではない。

一方で、ヨーロッパ内外の多くの国がWRC開催を望んでおり、それらを14戦内に組み込むのは不可能である。また、イベント数を現在の14戦以上に増やすことは、主にコスト増の面からマニュファクチャラーの賛同を得られず現実的ではない。そこでFIAが採用したのが、ローテーション開催方式である。いくつかのラリーを数年単位で入れ替え、なるべく多くの国にWRC開催のチャンスを与えようという狙いである。

WRC世界ラリー選手権日本ラウンド招致準備委員会発表のリリースによると、来年開催されないスペイン、フランス、オーストラリアは、21年および22年の暫定カレンダーに名を連ねている。一方で、ドイツとニュージーランドは現時点で組み込まれていない。発表されているのは7～8戦であり、残る7～8戦に関しても追って発表されるはずだが、イタリア、スウェーデン、ケニア、そして日本に関しては、20年からの3年連続開催が保証されている。ラリー・ジャパンは、かなり有利な条件を勝ち取ったといえるだろう。

ラリー・ジャパンの開催が決まったことで、そのテストイベントである今年11月の「セントラル・ラリー愛知・岐阜」は、非常に重要な意味を持つ一戦となった。ステージは大部分がラリー・ジャパンと重なると言われており、コンペティターにとっては来年に向けての貴重な情報収集の機会となる。翌週にはWRC最終戦ラリー・オーストラリアが控えているが、多くのマニュファクチャラーがレッキ（SSの事前下見走行）にワークスドライバーを送りこむと聞いている。来年のラリー・ジャパンに向けた戦いは、すでに始まっているのだ。

2020年 WRC開催日程

Rd.	日程	開催地
1	1月23～26日	モンテカルロ
2	2月13～16日	スウェーデン
3	3月12～15日	メキシコ
4	4月16～19日	チリ
5	4月30～5月3日	アルゼンチン
6	5月21～24日	ポルトガル
7	6月4～7日	イタリア
8	7月16～19日	ケニア
9	8月6～9日	フィンランド
10	9月3～6日	ニュージーランド
11	9月24～27日	トルコ
12	10月15～18日	ドイツ
13	10月29～11月1日	イギリス
14	11月19～22日	日本

2021年 WRC開催国

1	イタリア
2	スウェーデン
3	チリ
4	ケニア
5	日本
6	スペイン
7	フランス
8	オーストラリア

2022年 WRC開催国

1	イタリア
2	スウェーデン
3	ケニア
4	日本
5	スペイン
6	フランス
7	オーストラリア

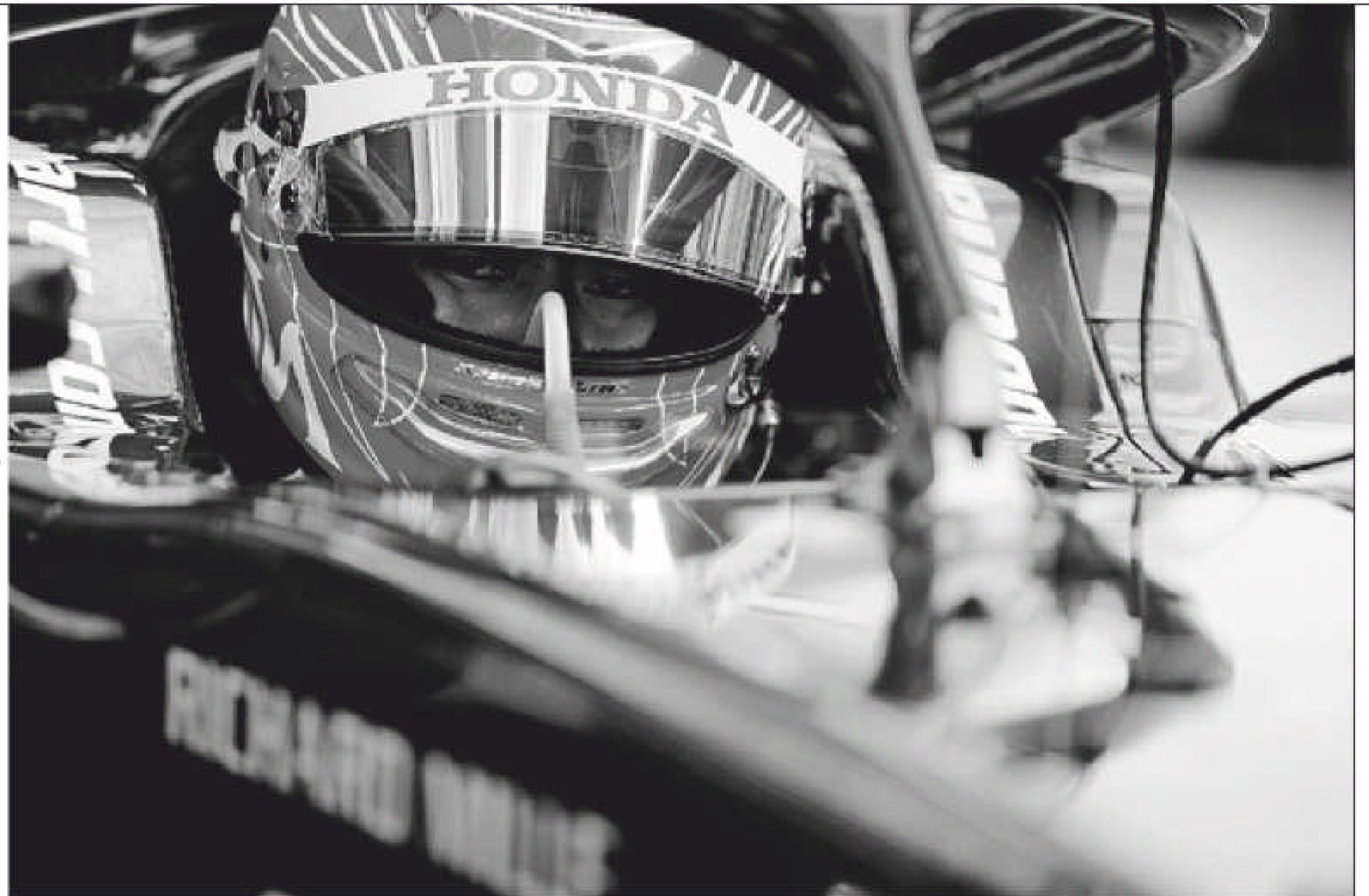
※2019年9月27日時点

FIA F2

F2ロシア戦で“痛い”アクシデント

松下、大クラッシュ 一時失神も大事には至らず

Text : autosport web



FIA F2

スーパーライセンスを獲得するためにはランキング4位に入る必要がある松下だが、今回のレース2でリタイアに終わったことにより、かなり厳しい状況に追い込まれた。

9月29日、F1ロシアGPが開催中のソチで行なわれたFIA F2のレース2で、カーリンから参戦している松下信治がオープニングラップで大クラッシュに見舞われた。

現地11時20分よりスタートしたレース2。前日のレース1で6位で終えた松下は、リバースグリッドとなるレース2で3番手からスタートした。スタート自体はクリーンだったが、ポールシッターのニキータ・マゼピン（ART）と2番手発進のジャック・エイトケン（カンポス）が右直角のターン2で接触。その脇を抜けてトップに立つかに見えた松下のマシンに、コントロールを失ったマゼピンのマシンが激突した。

松下は高速コーナー中で速度域が高い状態で右正面からクラッシュバリアに激突。そこにマゼピンのマシンが松下のマシンの左側から突っ込んだ。レースはすぐにセーフティカーが入り、その後、赤旗中断となった。

松下はマシンから救出されると、病院へ搬送された。幸いにも外傷はなく、CTスキャンでも異常は見られなかったそうだが、クラッシュ時に意識を失うほどの大きな力で背中と頭を強打しており、翌日までの24時間はソチ市内の病院で過ごすこととなった。

また、大きなクラッシュなどで頭を強く打った場合、最初に症状が見られなくても、その後脳がむくんだり、出血するなどの事例もあると言われえいる。そのため、事故後72時間は注意と経過の観察が必要になり、気圧の変化により脳に影響を及ぼす可能性がある飛行機には乗ることはできなくなる。

クラッシュ後の松下は、ソチ市内の病院でホンダが契約しているイギリスのドクターチームのサポートを受けて万全の態勢を受けているとのこと。ソチを出るのは早くても72時間後になりそうだが、本稿締切時点では大事に至っていないのは何よりの朗報だ。

次のレースは11月末に開催される最終戦アブダビ。無事に回復すれば、松下の元気な姿をヤス・マリーナで見ることができるだろう。

なお、レース1はニック・デ・フリース（ART）が制し、今季のドライバーズタイトルを確定させた。レース2はルカ・ギオット（UNIヴィルトゥオーシ）が優勝を飾っている。

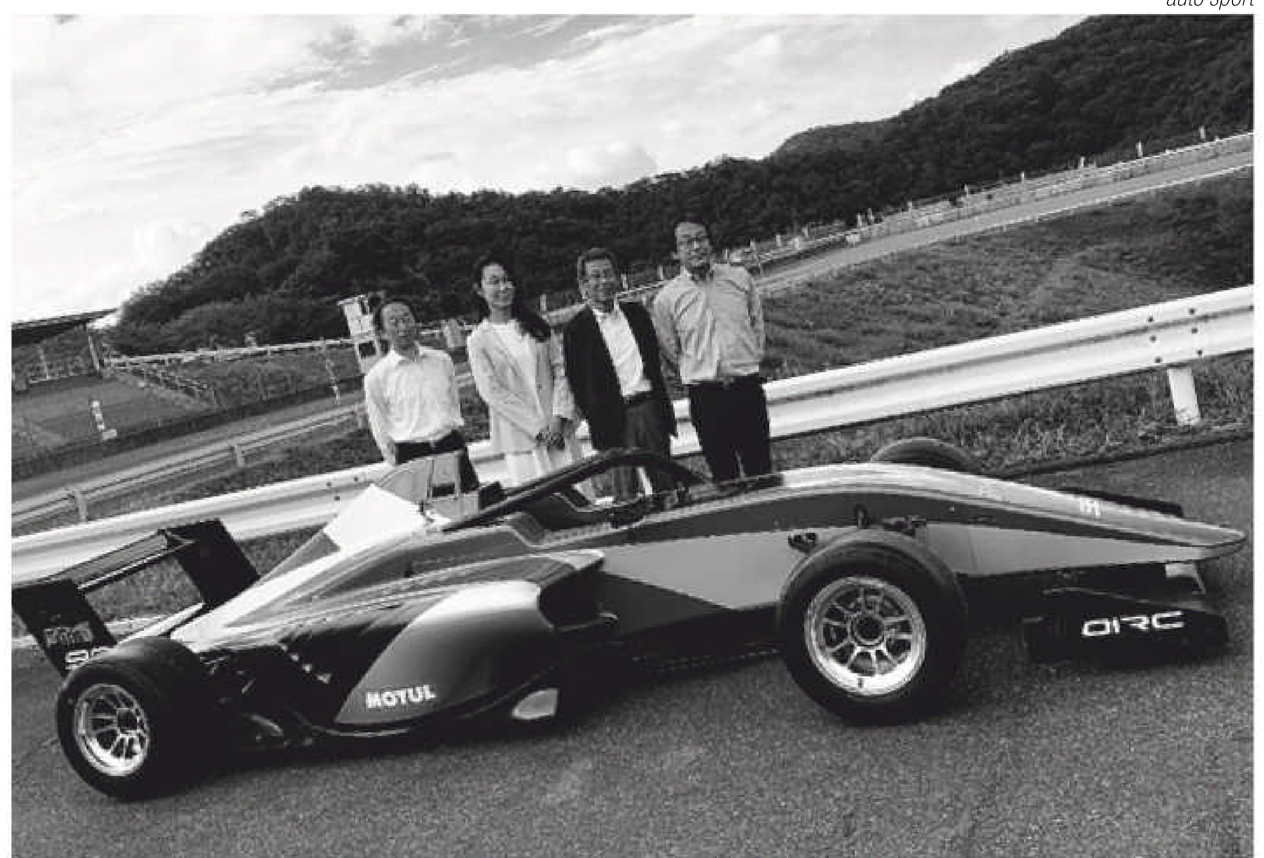
FRJ

新ミドルフォーミュラカテゴリーにJRPも協力姿勢

日本版F3Rは来年の 富士24時間でスタートへ

Text : 平野隆治（Ryuji Hirano）

auto sport



岡山であらためてお披露目された童夢F111/3。シルバー／ブラック／オレンジに彩られた。ホイール（エンケイ）やブレーキ（ADVICS）など、各所に日本製のパーツが採用されている。なお、ステアリングの操作方法は、ヨーロッパに渡った際に戸惑わないように、FIA F2やFIA F3と同じ方式を採っているという。



auto sport

9月27日、スーパーフォーミュラ第6戦が開催される岡山で、2020年にスタートする『フォーミュラ・リージョナル・ジャパニーズ・チャンピオンシップ（FRJ）』の開催に向けた記者発表会が行なわれた。

2019年、FIAが近年推し進めてきたシングルシーターカテゴリー再編により、“F3”は国際選手権のF3インターナショナルと地域選手権のF3リージョナル（F3R）の2階建て構造が確立された。そのF3R向けに童夢が新シャシー『F111/3』を開発。FRJでの使用に向け9月上旬に岡山でシェイクダウンを行なっていた。

27日の会見には、童夢の高橋卓也社長、中村卓哉取締役、そして日本レースプロモーション（JRP）の倉下明社長、さらにスーパー耐久シリーズ（S耐）を運営するK2プラネットの桑山晴美社長が出席。FRJは、K2プラネット内に『フォーミュラ・リージョナル事務局』が開設され、プロモーターを担当することや、JRPが運営協力を行なうこと、童夢はサーキットサービスや車両運搬等を担当する予定であることが明かされた。

なお、シリーズの詳細については、会見時点で関係各所と調整中であるとしたものの、11月初頭に発表される予定とのこと。また、開催スケジュールについても正式決定ではないようだが、まずS耐の富士24時間のサポートレースとして開幕戦を行なう見とおしで、「YouTubeライブで世界に発信したい」と桑山社長はコメント。さらに6月26～28日に岡山国際サーキット、7月31日～8月2日にオートポリス、8月21～23日にスポーツランドSUGOで開催に向けて申請が行なわれているほかにも2大会が予定されており、2020年は合計6大会14レースが計画されている。

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：XPB

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta

Nationality：FINLAND

メルセデス残留が決定した30歳の心境

「自分はいま、最も脂が乗っている」

シーズン後半戦がスタートする直前にメルセデス残留が決まったボッタス
今季開幕戦を制した後は、僚友の後塵を拝するシーンが多く見られるものの
本人はここに来てキャリアの全盛期を迎えているという実感があるようだ

今夏のF1移籍市場における最大の関心事のひとつは、バルテリ・ボッタスの動向であった。結論から言えば、交渉を重ねることなくメルセデス残留が決定している。チーム代表を務めるトト・ウォルフが契約延長のためにオプションを行使するようメルセデスの経営陣に進言し、実際そのような形となったのだ。

サマーブレイクが終わる１週間前の早朝、ボッタスにメルセデスからメールが届き、オプション行使について告げられた。８月28日に30歳を迎えた彼にとって、誕生日に残留が確定したことは、かつてないほどの安堵の瞬間だったことは間違いない。彼は身近な者や馴染みの報道関係者とヘルシンキで喜びを分かちあった。

しかし、それまではチームもドライバーも新たな契約が結ばれるとは一言も口にしていなかった。注目すべきはオプションが行使された点である。

「メルセデスがオプションを行使しただけでは、来年の移籍市場で僕は完全にフリーな立場だ。いま自分が置かれている状況はとても興味深いと思う」と、ボッタスは契約延長が決ったことを祝福した際に話してくれた。「来年度以降、僕は本当の意味で自由の身になる。つまり、フリーエージェントさ。僕にとって初めての経験だ」とボッタスは自分の置かれた将来像をすでに見据えている。

昨年度交わした契約が満了する2020年末まで、ボッタスはメルセデスで走ることができる。しかし、来季の成績如何で、21年の移籍市場での彼の価値が決まる。来季の成績が良ければ、彼を求める声は間違いなく大きいだろう。逆に、今季の夏休み前のように不振であれば、それに比例して需要は減少する。

舞台裏では、ルイス・ハミルトンがボッタスをチームメイトとして強く推しているという話がある。逆に言えば、チャンピオンであるハミルトンがフィンランド人の僚友に危険性を感じていないのではないかと思わずにはいられない。だが、メルセデスにとってはチーム内での揉め事を最小限に留めることができる。それは、チーム内の調和をウォルフが大切にしているとおりに、ドライバーたちにとっても落ち着いて仕事ができる環境を保証することにもつながる。

ちなみに、ハミルトンとしてはボッタスとチームメイトでいることは都合がいいようだが、ハミルトンはその理由について、イギリス人にはフィンランド人は若干老けて見えるからと冗談まじりに語る。実際はハミルトンのほうがボッタスより５歳年上だ。

「僕は30歳だ。30代は一番脂が乗っているというだろ」と、ボッタスは思い出したように口にした。「いわゆる“三十路の危機”のようなものは感じていない。自分ではいま、最盛期にいると思っている。人生で最も脂が乗り切っていると感じているよ」。

また、ボッタスはこの年齢で人生の折り返し地点にいるとは思っていない。

「30歳なんて単なる数字に過ぎないよ。僕が20歳になった時は、まだF3で走っていた。その時の誕生日の記憶なんて欠片もない。そんなに時が経っているわけでもないのにね。感じ方がまったく違ったのは、18歳になった時だよ。運転免許証を取得できて、バーにも行けた。そっちの方がビッグニュースだったね」

夏季休暇中の彼は、チームと来季のドライバーについて否が応でも話し合わなければならなかったが、首脳陣も休暇中であり、静けさが増すばかりだった。少なくとも束の間ではあるがボッタスは、「来年はどうするのか」という、うんざりするほど聞かされた質問から離れることができた。もうこの手に質問に答えることがなくなった彼が、どんなに安堵したことか。

「質問がひとつ減ったに過ぎないよ。僕には他にも答えなければならない細かなことが山ほどある。どうせ来年になれば、21年の動向についてあれこれと同じ質問が繰り返されるだけさ」

ボッタスは、６度目の戴冠を目前としたハミルトンの僚友でいることが容易いことではないことを認識している。

「常にチャレンジする気持ちで挑まなければならない。ルイスに勝つことがいかに難しいか僕は知っている。だからこそ、自分の能力を一層高めなければならないし、速さと結果を求めることがモチベーションにもつながるんだ。でも、もしできることならば、チームメイトなしで走れたらどんなに良いかと思うこともあるね」



今号のレポーター

ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材しているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

from
Worldwide Pressroom
各国モータースポーツ最新事情 Lap.170

“模造の平等”は諸刃の剣

9月1日付でインディカーシリーズ2020年シーズンの日程が発表されたが、そこにポコノの名前はなかった
ドライバーや関係者は当地でのレースは危険だと主張するが、クラッシュの根本原因はレイアウトではなさそうだ

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：INDYCAR

「トリッキートライアングル」と呼ばれるポコノレースウェイでのインディカーレースでは、この５年で３回も大事故が起きている。今年のレースでも佐藤琢磨やアレクサンダー・ロッシ、ライアン・ハンター‐レイらの多重クラッシュが発生したことで、「ポコノは開催地として相応しいのか」という議論が再燃。結果として、2020年は3/4マイルのリッチモンドレースウェイに取って代わられることになった。

過去のアクシデントにより、ドライバーのなかにはポコノ入り前から微妙な心境を抱くものが多くいた。15年にはジャスティン・ウィルソンが前方でのクラッシュにより生じたデブリの直撃を受け、死亡するという悲劇に見舞われた。昨年は序盤のリスタートでハンター‐レイと接触したロバート・ウィッケンスが宙を舞い、キャッチフェンスにマシンのノーズ部から激突する大アクシデントが発生。このカナダ人ドライバーは重傷を負い、現在も車椅子での生活を余儀なくされている。

そして今年は、ドライバーたちに対し１周目は慎重に行くようにという通知がなされた。スタート、そしてリスタートがオーバーテイクの最大の好機であることは言うまでもないが、このような通知は異例中の異例である。

注目されたスタートでは、ポールシッターのロッシは慎重に加速したため、ターン１出口では４番手に後退。ロッシは挽回すべくスコット・ディクソンの後ろについてバックストレートに入ったが、同時にイン側からハンター‐レイにパスされ、アウト側からは琢磨も抜きにかかっていた。そして、琢磨がロッシの前に出た直後、両者が接触。ハンター‐レイのほか、さらに３台も巻き込む大クラッシュに発展した。その内の１台だったフェリックス・ローゼンクヴィストのマシンは、昨年のウィッケンスのように浮き上がり、フェンスに激突したが、ドライバーは幸い自力でマシンから脱出できた。

レースはフェンスの修復のため赤旗中断となると、さもクラッシュの原因のように見えた琢磨に非難が集中した。琢磨が所属するレイホール・レターマン・ラニガン・レーシングはオンボード映像を公開すると、琢磨が自らのラインを保ち、ステアリングを左に操作すらしておらず、事故を引き起こしていないと擁護。しかし、レース後の数日にわたり、琢磨はSNS上で犯人扱いされ、炎上していた。これは本当に恥ずべきことで、どうかしていたと言える。

一方、昨年大事故に見舞われたウィッケンスは今年のレース前からツイッター上で持論を展開。「インディカーがポコノで開催すべきではないと僕らが完全に受け入れるまでに、何度同じ状況を経験しなければならないんだ。これは有害な関係性で、たぶん離別を考える時なんだ」と投稿し、カレンダーから外すべきだと主張した。そして９月１日、彼の願いが通じた。この日リリースされた20年のカレンダーからポコノの名前は消滅。ポコノは元来インディカー用のコースとして作られたのだ。71年の初開催以来、オープンホイールレースと長いつながりを持っていたコースがなくなるのは悲しいことだ。これまでのクラッシュについては、トラック側に直接的な責任はなかったものの、過去５年の悪い印象は払拭できなかった。

こういったアクシデントは、現代レース界で多く見られるように、同一スペックマシンを使用したレースで広く起きている。道具が同じで、各チームが開発を制限されている状況では、ファンが強く要望する接近戦が作られやすい。ホイール・トゥ・ホイールのバトルや写真判定のフィニッシュをファンが求めれば、ドライバーはより大きなリスクを取らざるを得ず、またミスがほとんど許容されない状況に追い込まれる。“模造の平等”は、諸刃の剣なのだ。これは特に、時速220マイルものスピードが出るスーパースピードウェイではより深刻な問題であることは明らかだ。今年は死亡事故こそ起きなかったが、今後どうなるかは誰にも分からない。



通算勝利数が210を超える名門チーム・ペンスキーが初優勝を果たしたサーキットであるポコノ。伝統のあるトラックだが、ここ数年で大規模なクラッシュが頻繁に起きているという事実は覆らない。

全日本MS会議 vol. 229

（議題）迫力と安全性の両立について

Text：大串 信（Makoto Ogushi）

先日、スーパーGT第７戦取材のため、２カ月ぶりにスポーツランドSUGOへ出かけた。前回はスーパーフォーミュラだったが、今回のピットにはカタマリ感が半端ない。GTマシンが35台並んでいるからか、金曜にピットロードを歩いて「えっ、SUGOってこんなに狭かったっけ」と、今さらながら慌てた。

しかもそのカタマリが、とんでもないスピードでコースを駆け回るのだ。「あれっ、GTってこんなに速かったっけ」と、やはり今さらながら慌てた。狭いコースだけにカタマリが走り回るとその速さが誇張されるからなのだなあ、しかも１年ぶりだから目も慣れていないからなあ、と自分で自分を納得させようとしたが、土曜日の公式予選が終わった後、脇阪寿一がおもしろいことを公式ブログで語っていて、我が意を得たような気がした。

脇阪いわく（一部編集）「塚越広大選手のGT500ポールタイムの１分９秒台って……、我々の頃のフォーミュラ・ニッポンのタイムやで。山内英輝選手のGT300ポールタイム１分16秒台って……、我々の頃の、ESSO Supra時代のGT500のタイムやで。すげ〜！」と。

脇阪が全盛期、フォーミュラとGTでトップを争っていた当時の話だ。どちらもこの目で見てきたぼくにはひどく説得力のある対比である。

レーシングカーの進歩はおそろしいほどである。とくにこの近年、進化のスピードがどんどんと上がっているように感じる。１トンもあるカタマリが、フォーミュラ・ニッポンのスピードで走っているのだ。15年前のぼくは、未来のぼくにこのタイムを聞いても絶対に信用はしなかっただろう。

ただ問題は、コース自体がそれほど変わってはいないということだ。安全対策や運用については着実に進歩していることは認めよう。でもコース幅やレイアウトといったあたりは基本的に当時と同じだ。先日もこのコラムで、山本尚貴がスーパーフォーミュラでコースレコードを叩き出したときの車載映像を見て仰天したと書いたが、正直、今のぼくは何もイヤなことが起きなければいいなあと、怯えている。

ピットの狭さもそうだ。これだけ実力が伯仲したチームの43台ものマシンがデッドヒートを繰り広げながらレース中、ピット作業のためにここへなだれ込んでくるのかと思うと、正直、怖い。プロフェッショナルをつかまえて余計な心配なのかもしれないけれど、なにか少しでも息が合わなかったら、とついつい老婆心というか老爺心が湧いてしかたがない。

今回GTAはフルコースイエロー検討について記者会見で言及したが、レースの迫力と安全性という、相反する要素を両立させるためには、今後かなり思い切った改善、あるいは発想の転換をする必要があると思う。安全については二重三重の議論がなされていることは知っているが、アクシデントは、思いもしなかった“穴”をくぐり抜けて発生する。その穴は誰も気づいていないから穴なのであって、今現在もどこかにひっそりと存在すると思った方がいい。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い　Lap 39

Text：auto sport　Photo：LAT



2007 11 04

SUPER GT

｜第9戦｜富士スピードウェイ

GT500のタイトル争いは前戦で決着、最終戦はGT300に注目が集まった。首位紫電に４ポイント差で続くMR-Sの大嶋／石浦組がPPを獲得。レースではPPから逃げる大嶋をユンケルの谷口がパスして独走優勝を飾った。タイトル争いは、レース後半に紫電・高橋がMR-S・石浦の目の前にピットアウトしたことで、“直接対決”に。すでにタイヤが厳しかった石浦だが、なんとかオーバーテイクすると、終盤に再三アタックをかける高橋をなんとかしのぎきり、2位フィニッシュで同点に並んでタイトルを決めた。12年後の2019年、大嶋は追われる立場として最終決戦に臨む。




大嶋和也／石浦宏明
［TOY STORY Racing apr MR-S］


谷口信輝／D.ファーンバッハー
［ユンケルパワー タイサン ポルシェ］


高橋一穂／加藤寛規
［プリヴェKENZOアセット・紫電］

auto sport No.1516 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

9/14 [sat]

DTM 11月22～25日に富士スピードウェイで開催される『スーパーGT×DTM特別交流戦』に、Rモータースポーツから2019年にDTMにデビューしたアストンマーティン・ヴァンテージDTMが参戦しない見とおしであるとの報道

9/16 [mon]

DTM アウディスポーツ代表を務めるディーター・ガス、ウイリアムズから今季F1復帰を果たしたロバート・クビカのマネジメントチームと2020年に向けて話し合いを行なったことを明らかに

9/17 [tue]

FE DSテチーター、2019/20年シーズンのレギュラードライバーとしてアントニオ・フェリックス・ダ・コスタを起用することを明らかに

9/18 [wed]

FE GEOXドラゴン、2019/20シーズンのドライバーとして、今季DTMにアウディ陣営から参戦しているニコ・ミュラーを起用することを明らかに

WEC スクーデリア・キャメロン・グリッケンハウス、WEC参戦に向け開発を進めている『SCG 007』の最新レンダリングをSNS上で公開

9/19 [thu]

F1 ハース、2020年もロマン・グロージャンをレギュラードライバーとして起用することを明らかに

F1 ウイリアムズのクビカ、2019年シーズン限りで同チームから離脱することを明らかに

IMSA 国際モータースポーツ協会（IMSA）のスコット・アサートン社長が、2019年限りで引退すると発表

9/20 [fri]

F2 第９戦ベルギーのレース１で発生したクラッシュにより重症を負ったファン・マヌエル・コレアが、人工肺を取り外し、危篤状態を脱したことが明らかに

WTCR 10月25～27日に鈴鹿で開催される第８戦日本ラウンドのワイルドカード枠として、Audi Team Hitotsuyamaから富田竜一郎と宮田莉朋がアウディRS 3 LMSで参戦することが明らかに

『オートスポーツ』No.1515 発売

9/21 [sat]

F1 第15戦シンガポールGP 予選 フェラーリのシャルル・ルクレールがポールポジションを獲得。２番手にメルセデスのルイス・ハミルトン、3番手にフェラーリのセバスチャン・ベッテル

F1 2021年の技術規則の改定により、F1マシンは１周あたり６～７秒ほど現在より遅くなるとの報道

F4 第６大会SUGO 第11戦 佐藤蓮（SRS/コチラレーシング）が優勝し、今季のドライバーズタイトルを獲得。２位に三宅淳詞（HFDP/SRS/コチラレーシング）、３位に川合孝汰（DENSO ルボーセ IPG F4）が入った

GT 第７戦ＳＵＧＯ 予選 GT500クラスはKEIHIN NSX-GT（塚越広大／ベルトラン・バゲット）が、GT300クラスはSUBARU BRZ R＆D SPORT（井口卓人／山内英輝）がそれぞれポールポジションを獲得

9/22 [sun]

F1 第15戦シンガポールGP 決勝 ベッテルが優勝。２位にルクレール、３位にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

F1 レッドブルでモータースポーツ・コンサルタントを務めるヘルムート・マルコ博士、トロロッソのダニール・クビアトは2020年も同チームのレギュラードライバーとして内定していることを明らかに

F4 第６大会SUGO 第12戦 佐藤が優勝。２位に三宅、３位に平良響（FTRSスカラシップF4）

INDY 最終戦ラグナセカ ハーディング・スタインブレナー・レーシングのコルトン・ハータが優勝。２位にチーム・ペンスキーのウィル・パワー、３位にチップ・ガナッシ・レーシングのスコット・ディクソン。ドライバーズタイトルはチーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデンが獲得

GT 第７戦SUGO 決勝 GT500クラスはCRAFTSPORTS MOTUL GT-R（平手晃平／フレデリック・マコヴィッキ）が、GT300クラスはARTA NSX GT3（高木真一／福住仁嶺）がそれぞれ優勝 go to p.52

GT GTアソシエイションの坂東正明代表、『スーパーGT×DTM特別交流戦』について、DTMからは合計７台が参加する予定であることを明らかに

9/23 [mon]

F2 BWTアーデン、今季残りのレースでアーテム・マルケロフを起用することを発表

WEC ミッションH24、直近の週末にスパ・フランコルシャンで行なわれたミシュラン・ル・マン・カップの公式セッションにおいて、FCV（燃料電池車）レーシングプロトタイプカー『グリーンGT LMPH2G』が初めてタイムを刻んだと発表

9/24 [tue]

SF UOMO SUNOCO TEAM LEMANS、第６戦岡山でマルケロフに代わり、中山雄一を起用することを発表

9/25 [wed]

GT BMW、『スーパーGT×DTM特別交流戦』でBMW M4 DTMを駆るドライバーのひとりとして、元F1ドライバーであるアレックス・ザナルディが来日することを発表

CAR スバル、10月23日に開幕する東京モーターショーの出展概要を発表。このなかで、これまで長年スバルのモータースポーツ活動を支えてきたEJ20エンジンの生産を2019年度内に終了する予定であることを明らかに

9/26 [thu]

ETCR ホンダ・シビック・タイプR TCRを開発するなど、ホンダのモータースポーツ活動に深く携わっているJASモータースポーツが、電動ツーリングカーカテゴリーであるETCR向けのマシンの開発を進めているとの報道

WRC FIAでラリーディレクターを務めるイブ・マトンが2022年からの導入を目指しているWRCのハイブリッドシステムについて言及。「すべて予定どおりに進んでいる」とコメントし、10月中にはシステムサプライヤーを決定することを明らかに

9/27 [fri]

FRJ 『フォーミュラ・リージョナル・ジャパニーズ・チャンピオンシップ』の開催に向けた記者発表会が岡山で実施。来季の富士24時間でのサポートイベントを皮切りに、６大会14レース以上の開催を目指す

WRC 2020年シーズンの暫定日程が発表され、最終戦となる第14戦として日本ラウンドの復活が発表された。日本のほか、ケニアなどがカレンダー入り

9/28 [sat]

F1 第16戦ロシアGP 予選 ルクレールがポールポジションを獲得。２番手にハミルトン、３位にベッテル

F1 マクラーレンが来季よりパワーユニットをルノーからメルセデスにスイッチすることを発表

F1 トロロッソが来季、チームの名称を『アルファタウリ』に変更することが明らかに

F2 第11戦ロシア レース１ ARTグランプリのニック・デ・フリースが優勝し、今季のドライバーズタイトルを獲得。２位にDAMSのニコラス・ラティフィ、3位にカーリンのルイ・デレトラ

F3 最終戦ロシア レース１ プレマ・レーシングのマーカス・アームストロングが優勝。２位に同じくプレマのロバート・シュワルツマンが入り、今季のドライバーズタイトルを獲得。3位にトライデントのニコ・カリ

SF 第６戦岡山 予選 ITOCHU ENEX TEAM IMPULの平川亮がポールポジションを獲得。２番手にKONDO RACINGの山下健太、３番手に同じくKONDO RACINGの国本雄資

J-F3 最終大会岡山 第19戦 宮田莉朋（TOYOTA TOM'S TAZ31）が優勝。２位にサッシャ・フェネストラズ、３位に阪口晴南（TOYOTA TOM'S TAZ31）

TCRJ 第４戦岡山 サタデーシリーズ 篠原拓朗（アウディRS 3 LMS）が優勝。２位に松本武士（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）、3位にジェントルマンクラスのHIROBON（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）

9/29 [sun]

F1 第16戦ロシアGP 決勝 ハミルトンが優勝。２位にボッタス、３位にルクレール

F2 第11戦ロシア レース２ UNIヴィルトゥオーシのルカ・ギオットが優勝。２位にデ・フリース、３位にザウバー・ジュニアチーム・バイ・チャロウズのカラム・アイロット。また、カーリンの松下信治は１周目のクラッシュにより救急搬送されるも、命に別状なしとの診断を受けた

F3 第８戦ロシア レース２ ハイテックGPのユリ・ヴィプスが優勝。２位にアームストロング、３位にシュワルツマン

SF 第６戦岡山 決勝 山下がSF初優勝。２位にVANTELIN TEAM TOM'Sの中嶋一貴、３位にB-Max Racing with motoparkのハリソン・ニューウェイ go to p.70

J-F3 最終大会岡山 第20戦 宮田が優勝。２位にフェネストラズ、３位に阪口

TCRJ 第４戦岡山 サンデーシリーズ 篠原が優勝。２位に前嶋秀司（アルファロメオ・ジュリエッタTCR）、３位に密山祥吾（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）

10/3 [thu]

WRC 第12戦イギリス

10/4 [fri]

WRC 第12戦イギリス

『オートスポーツ』No.1516 発売 この号です

10/5 [sat]

DTM 最終戦ホッケンハイム

WRC 第12戦イギリス

10/6 [sun]

WEC 第２戦富士６時間

DTM 最終戦ホッケンハイム

WRC 第12戦イギリス

10/13 [sun]

F1 第17戦日本GP

F4 FIA-F4ドリームカップレース

10/18 [fri]

『オートスポーツ』No.1517 発売

OFF SHOT

SF岡山戦の金曜日、日本版F3Rシリーズである『フォーミュラ・リージョナル・ジャパニーズ・チャンピオンシップ』が正式に発表されました。それと同時に、メディア向けに童夢F111/3も公開されたのですが、なぜか本誌編集長の田中がコックピットに収まってサムアップ（元フォーミュラドライバーの血が騒いだ？）。ウキウキでインプレをしてくれましたが、ここではどうにも書ききれません。このマシンはそのうち本誌でも詳しくお伝えする予定。乞うご期待！



※このページの情報は9月28日（土）時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1516 10/18

auto sport 2019年10月18日号（隔週金曜日発売）
2019年10月4日発売　第56巻第20号　通巻1516号

WIDE & LONG　特別ダブル付録 ｜ Red Bull×HONDA とじ込み

両面センターピンナップ
& ポストカードコレクション

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor　田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor　中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff　角田五十四 Isoshi Sumida
髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
高藤昌洋 Masahiro Takato
高桑大輝 Daiki Takakuwa
藤井由夏 Yuka Fujii
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
平野 健 Takeshi Hirano

Art Director/Designer　原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）

Designer　本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）

DTP Staff　樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama

Publishing Manager　有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi

Cover photo　ブラッドミール・リス Vladimir Rys

SPECIAL FEATURE

4　**Ready for SUZUKA. Red Bull×HONDA**
2019年F1日本GPプレビュー
［総力検証］ホンダは鈴鹿で勝てるのか？

6　史上最速の鈴鹿 ―― 限界は破られる。
10　［テクニカルトーク］森脇基恭×世良耕太「鉄製ピストン」はあり得る
16　世界に挑む“ホンダのカタチ” ―― 組織にメスを。
20　2019 Formula 1 Aero Dynamics Trends フロントエンドに宿る哲学
26　［独占スペシャルインタビュー］マックス・フェルスタッペン ―― 攻撃も防御も常にMAX
30　［チームメイトの速さ比べ］THE対決
36　レッドブル・ホンダ最大の好敵手 シャルル・ルクレール ―― “彼”はバカなのか？

On the EDGE ―― 情報がレースをもっと楽しくする

F1　Round 15 シンガポールGP ／ Round 16 ロシアGP
40　予測不能の三つ巴 ほか
OTHER
44　WRC日本ラウンド、開催決定 ほか
SUPER GT　Round 7 SUGO GT 300km RACE
52　タイトル争いに水を差せ。
54　［GT500］正解は西の空に。ほか
60　［GT300］迷わず行けよ、行けばわかるさ
62　GT500 ／ GT300レースレポート
66　GT500タイムチャート
SUPER FORMULA　Round 6 OKAYAMA
70　波乱を勝ち抜く“強さ”の秘密 ほか
74　SUPER FORMULA レースレポート

FEATURE

75　［シミュレーター最新事情］やらない理由が見つからない

IRREGULAR

3　KORG Crescendo ―― 聴覚は「一生モノ」
51　BBS×SUPER GT ELITES_Vol.7_SARD
68　チームスーパーライセンスの挑戦2019　Vol. 4
69　FF1グランプリ2019 ―― 年間チャンピオンは誰の手に？
80　［連載］WRC2ドライバー 勝田貴元の「WRCへのペースノート」 Page 10_Germany

REGULAR

46　F1 DEEP NETWORK
47　from Worldwide Pressroom
48　全日本MS会議 ／ あの日のポディウム
49　auto sport before & after
81　［連載］クルマとレースを感じるコラム ピット・イン ―― いしいしんじ
82　PRESENT FOR READERS

FROM PIT CREW

●SF岡山からの帰り道、ロシアでのレース中に松下信治が大怪我を負ったことを知った。とりあえず、命に別状はなく何よりだった。ただ、スーパーライセンス獲得に向けて最後の２戦に挑んでいた彼の心境を想像すると胸が苦しい。松下と言えば、ここ数年の成長が著しい。個人的にはとくに精神的な成長がもっとも大きいと感じている。「結局のところ僕らの活動は伝えてくれる人がいてのもの。だから（メディアの）皆さんと記念写真を撮りたい」と言い出したのはモンツァのレース１で勝った直後のこと。その直前のインタビューでは「昔の自分にはできなかったけど、いまは人の幸せ、たとえば自分とF1のシートを争う若い子の優勝などを心の底から喜べるようになった」とも。その理由を尋ねると「人の失敗を願ったり、影で喜んでいるような器の人間はF1に行けないというのが僕の結論です」という。そんな松下の１日でも早い回復を心より願う。　（田中）

●SF、GT500ともに、タイトル争いをする顔ぶれが共通してきているのが面白い。なかでも自分が注目したいのはニック・キャシディ。昨年は両カテゴリーで悔しい思いをし、今年にかける意気込みは人一倍強い。SF岡山では予選の不運や決勝での接触など流れが良くないムードだが、両カテゴリーの最終戦に向け、どう立て直してくるのか。個人的には、意外にも“最終戦前のレース”＝DTMホッケンハイム戦がカギになったりするんじゃないか……と予想してます。ジェンソン・バトンともども、気合いの入り方がハンパないらしいので。
（ブノワ来日の報に驚き　なかの）

●今年のFIA F2、FIA F3を見て思うところがありました。若い彼らは将来がかかっていて「勝たないと先はない」ので、激しいバトルは大歓迎。強いレースをすることでトップカテゴリーで戦って行くための準備もできるのでしょう。でも、最低限のモラル／マナーは持ち合わせるべきではとも思います。必死で戦うなかで見えなくなることもあるのかもしれない。でもそれで大きな事故が起こってしまっては元も子もないのです。　（さぁ気持ちは日本GPに切り替えましょう。yuka）

●「ホントに消費増税すんのかよォ～」ってことで、増税前に愛車の悪い部分を直すべくクルマ屋さんへ行ったのですが、このときちょうどお借りしていた例の耳栓を試してみました。何とまぁ見事な遮音でしょうか。ラジオから流れてくる人の声は聞こえるのに、自分のクルマが発する排気音はしっかりカットされてるじゃありませんか（MT車はちょっと運転しづらいレベルです）。適度に排気音が大きいクルマに乗られている方はぜひお試しください。
（きゃりー）

●９月28（土）29（日）、岡山国際サーキットで開催されたスーパーフォーミュラ選手権第６戦。今シーズン初勝利の山下健太選手に、チーム監督の近藤真彦監督が「よくやった！」と声をかけ、目頭に少し涙を浮かべていた山下健太選手がとても印象的だった今回の決勝レース。最後まで諦めてはいけないことを証明してくれました。ポイントランキングも僅差となり、どのドライバーがシリーズチャンピオンになるか全く予想がつきません。10月26日（土）27日（日）開催の最終戦が楽しみです。　（日光はそろそろ紅葉シーズンですね。ヒラケン）

スーパーGT第6戦オートポリスでは、39号車DENSO KOBELCO SARD LC500がコンディション変化による混乱の展開を読み切って今季初優勝。タイヤ選択が優勝へのキーファクターだったことはご存じのとおりだが、それを裏付ける「安定したタイヤフィーリング」をチームとドライバーがBBSホイールとともにすでにつかんでいたということも大きかった。「F1時代にBBSの経験があるから特性は分かっていたけど、GTでもそれは変わらないよ。BBSを履いた場合、とにかくタイヤのアベレージ・パフォーマンスがどのコンディションでも高いんだ。たとえば、ある特別なコンディションでは突出していいけどそれ以外では良くないというように、パフォーマンスの上下が激しいと、エンジニアもドライバーも混乱してしまう。GTではいろんなコンディションがあるから、そこがとくに重要。APではスタートはドライだったけど、僕のスティントの最後のほうでは雨が降り始め、タイヤ温度が下がっていった。でも、タイヤのフィーリングは大きく変わることがなくコンシスタント（一貫）だったし、パフォーマンスも良かった。ラップタイムもOK。僕はたとえタイヤの温まりが1周遅かったとしても、グリップが安定していることを重視したい。レースで重要なのはそこだからね。でも、APでは温まりの問題はなかったし、何も言うことはないよ（笑）」とヘイキ・コバライネン。彼にとっては納得の内容と結果だったようだ。

コンディションがさらに難しくなった後半スティントをまとめた中山雄一も、「BBSはタイヤのいいところをスポイルしたりすることがないですし、コバライネン選手からの情報をもとに何種類かあるレインタイヤのなかから一番いいものをチームが選んでくれたと思います」と異口同音。もちろん、クルマ自体の仕上がりの良さやピットワークなどすべてのピースがはまっての勝利だが、BBSもしっかりと機能してのものということは間違いない。

「BBSについての理解もだいぶ進んできているから、どんな構造やコンパウンドがいいのか、より適しているであろうタイヤを選ぶことができているということが大きいよね。そこはとにかくハッピー。僕がGT500のチーム監督でもBBSを選ぶね（笑）」とコバライネン。2016年にGT500シリーズタイトルを獲ったときのホイールもBBS。今後もBBSとさらなる勝利とタイトルを荒稼ぎしていく腹づもりのようだ。

BBS × SUPER GT ELITES

Vol.07 SARD

Feel Consistent.

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda） 取材協力：SARD



DENSO KOBELCO SARD LC500







タイトル争いに水を差せ。

ラス2はタイトルを争うマシンが
勝つのが定説だが
混乱のレースを制したのは新興チームだった

たっぷりと背負わされていたハンデが
シリーズ残り2戦で半減され、最終戦はゼロとなる
つまり強いマシンたちがラス2で息を吹き返す
逆に言えば、第7、8戦で勝つマシンは実力のある証拠
だからタイトル争いに絡んでいることが当たり前なのだが
そうではないマシンが勝った
しかもウエイト差が曖昧になるウエットで勝った
「タイトル争いなぞ、どこ吹く風」と言わんばかり

Photo：田村 翔（Sho Tamura）



雨は味方か敵か？
難コンディションをくぐり抜けろ

▲ 牧野がグイグイ

47周目、モデューロを駆る牧野は、２コーナーから３コーナーのごく短い区間でレイブリックの山本をオーバーテイク。その後は“いまどきのGT500”では滅多に目にすることができないほど豪快にカウンターを当てながら、モチュールGT-Rの次生を追い回し、52周目の４コーナー立ち上がりで仕留めた。「こっちは内圧がターゲットより低くて、その影響かセクター３はどうにもならないくらい離された。ただ、セクター１に限ってはこっちにアドバンテージがあったので、いくならそこしかないかなと」。SUGOのセオリーにとらわれることなく、前代未聞のオーバーテイクを実現したのは牧野のそうした思考があった。あのレースを見たレクサス系の某チーム首脳は言う。「もし来年、牧野くんにBSでも履かれてしまったら手がつけられないことになる」。

T.Ogasawara





S.Yoshida

◀ ケーヒンの速さはホンモノ

前戦オートポリスに続き、ケーヒンが２戦連続でPPを獲得した。その前の第５戦富士でも、クラッシュがなければ３番手を記録するはずだった。絶好調の原因は、第４戦タイヤからのセッティングの変更にある。従来の方向性はそのままに、「限界（だと思っていた）レベルを超えた領域までトライした」（田坂エンジニア）のだとか。その結果４輪のグリップレベルが向上し、自信を持ってドライビングできるようになった。スタート前のグリッド上ではウエットタイヤを並べて備えていたのだが、最終的にスリックを選択。しかしその読みは外れてしまった。

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）
上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

Y.Yoshimi



M.Hirata



M.Kamio



M.Kamio

足元をすくわれ 脱落していくマシンたち

ウエットレースは、刻々と変化していく雨量や水温などに対応・予測してタイヤをチョイスしなければならない。その判断を誤れば、スピン、コースアウトが待っている。ベテラン、新人関係なく多くのマシンがその餌食となり、順位は大きく変動した。優勝したクラフトスポーツでさえ１コーナーで軽くオーバーランし、また２位のモデューロもスピンしているが、被害を最小限に抑えて結果を残した。

T.Ogasawara



首の皮一枚、生き残る

モチュールGT-Rは予選でZENTと交錯。アタックラップの次生が次の周のアタックに備えていた石浦に後ろから接近してしまい、次生がアクセルを緩めるはめに。「あれがなければ２列目あたりはいけたのに。譲ってくれても……」とニスモ鈴木監督は苦虫を噛みつぶす表情。しかし、決勝ではモチュールGT-Rがしぶとさを見せ、今季４度目の表彰台。最終戦ではPP+優勝がタイトル獲得の条件で、限りなく厳しいが奇跡を狙う。ちなみに次生と石浦はその後、和解している。

N.Mitsuhashi

正解は、西の空に。

マシンもタイヤもドライビングもすべて整った最後に頼ったのは内助の功

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
田村 翔（Sho Tamura）



セーフティカーラン後、周回遅れ2台を含む計6台のマシンをパスしてついにトップに立った。しかし後ろから同じように勢いよく迫って来る若者がいる。向こうが履くダンロップタイヤは、雨のなかで時々ものすごく速い。だが、ピットの雰囲気は落ち着いていた。フレデリック・マコヴィッキが、安定してタイムを刻んでいたからだ。「後続に15秒差をつけたところくらいからコントロールを始めた」と言うマコヴィッキは、さらにペースを上げることは可能だったが、魔物の餌食にならないよう慎重にマシンを走らせていた。

モニターを見つめる平手晃平も、冷静だった。

「最初は〝ダンプ〟がいつまでもつのか不安だった。でも後ろとの差ができた後は、安心して見ていられた」

平手が言う〝ダンプ〟とは、ミシュランのウエットタイヤのスペックのひとつで、雨量が少なく、コンディションが不安定なときに性能を発揮する。クラフトスポーツGT・Rは、前半も後半も〝ダンプ〟のミディアムコンパウンドを選択し、これが抜群のグリップを発揮してくれた。「僕のスティント（前半）くらいが本来の〝ダンプ〟のコンディションなんだけど、後半の雨量が多いときでも走れていたので、結構幅が広いなと思った」と平手が言うように、そのワイドな性能はうれしい誤算だった。ただし、後半はロングスティントとなり、マコヴィッキは平手よりも10周以上も多く走らなければならない。その不安を、多くなった雨量が助けてくれた。雨が強くなれば、摩耗は少なくなるからだ。

ミシュランは、昨年の中盤以降は、スリックではデグラデーションの問題を抱え、ウエット性能でもライバルに遅れを取っていた。だが今季は開発の方向性を見直し、ウエットテストも精力的に行なった。また、陣営内にミシュランを知り尽くしているマコヴィッキを招へいした結果、ライバルと戦えるレベルに復活したのである。

タイヤ同様、マシンのセットアップも昨年は苦労した。B・MAXにとってGT500初参戦であり、マシンに対する習熟度という点では圧倒的に不利。ただ過去にモーラが初参戦イヤーにしてタイトルを獲得、それも2年連続という事実があるだけに、言い訳にはならない。しかし明らかにマシンは速くない。そこでモチュールGT・Rと同じセット、同じタイヤのスペックを選んでもみたが、うまくいかない。

そこで今季は方向性を変更。モチュールGT・Rのコピーではなく、完全に独自路線に切り替えたのだ。ドライバーがふたりとも一新されたこともあり、最初からふたりの好みに合わせてセッティングした。とくに平手とマコヴィッキは、ニスモのふたり以上にブレーキング時のスタビリティを求める傾向にあり、それに合わせる必要もあった。また、ニスモはメーカーを代表するワークスであり、プレッシャーも大きいためチャレンジングなセットはトライしづらい。対してサテライトチームであるB・MAXは自由度が大きく、なんでもできることはメリットであった。

その結果、「23号車とのクルマの差は、開幕時点ではないと思っていた」と平手は言う。ベースができた今季は、持ち込みからセットを大きく変えることもほとんどなくなり、第2戦富士ではQ1でトップ、第4戦タイはQ2で3

グリップがなく苦しむBS勢をイージーに抜いていく。SUGOでの事前のテストでも雨が降り、「ミシュラン速し」の声があがっていたが、本番ではその言葉どおりとなった。



M.Hirata

"確かな情報筋"を持っている平手は、グリッド上でも慌てず騒がず。迷わずダンプを選択し、「この後乾いてしまったら、そのとき考えよう」とシンプルな思考でマシンに乗り込んだ。



S.Tamura

K.Masuda



レクサス陣営からGT300を経てニッサンに移籍した平手は、１年のブランクがあり、当初は不安だったという。だが昨年末のオーディションで、ウエットのなかそこそこのタイムを出せたことで自信になったという。今回で８勝目だが、「この勝利は重い」と語る。

番手、第5戦オートポリスはＱ２で２番手と、速さが備わってきていることは明らかだった。もちろん、まだ完璧というわけではない。「とくにタイヤのウォームアップ性がなぜか悪い。いまだにそれは課題として残っています」と宮田雅史エンジニアは言う。実際、マコヴィッキのアウトラップでは２台に抜かれ、その翌周は１コーナーで軽くオーバーラン。さらにその翌周はモチュールＧＴ－Ｒに抜かれている。

それでもチームは今回の目標を「表彰台」に設定していた。Ｑ２でマコヴィッキが若干ミスして7番手となっても、「表彰台はいける」という予感はあったのだそうだ。

あとは個々のタイミングで、いかに的確な判断を下せるか。その最初にして最大の場面は、決勝前のグリッドだった。スタートでどのタイヤを履くか……。「終盤まで降らない」という予報もあったりして、各チームともグリッド上で作業可能な制限時間まで静観していた。そんなとき、平手は最終コーナーの先、西の空を振り返る。見やった先にあるのが蔵王山。

「蔵王が霞がかってきたら雨が降る」

そう教えてくれたのは、誰あろう平手の奥様だ。じつは仙台出身で、ＳＵＧＯの天気事情に詳しい。迷わず溝付きのタイヤを選んだ。グリッド上でどのチームよりも早くスリックから履き替えた。

データ全盛のこの時代、そのような〝昔からの言い伝え〟でも役に立つのか？「なりますね！」と、宮田エンジニアはニンマリしながら即答した。

キーパーの「当然の意識」と、ワコーズの「意識しすぎ」

もてぎに向けて高まる2強の熱量

Text：中野一史（Kazushi NAKANO／本誌）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／北川正明（Masaaki Kitagawa）

6位でフィニッシュしたレース直後、ワコーズLC500のピット内では、大嶋和也、山下健太、脇阪寿一監督、阿部和也エンジニアのミーティングが続いていた。４人の表情は暗くもなく明るくもなく、ただ淡々と難コンディションのレースを振り返り、自分たちに起きたことをレビューしているように見えた。

４人の輪がようやく解けると、寿一監督の表情は少し和らいだ。「もてぎで彼ら（キーパーLC500）が勝っても、ウチは２位でいい。今回のミッションは達成」。タイトルを争うキーパーには、点差を７に縮められはした。それでも、有利な立場を維持していることに変わりはなかった。

だが、阿部エンジニアの表情は少々硬い。

「お互いが意識してしまっていますね。とくにウチが、意識が強い。オートポリスくらいからそれが始まっているんだけど、あまり良くないですね。本来あるべき姿ではないと思っています」

この週末、ワコーズ陣営とキーパー陣営の「意識のし合い」は金曜日から始まっていた。走行開始に向けたタイヤのマーキングは通常、ソフト側３セット・ハード側３セットとするのがセオリー。しかしこの２チームは３種類をマーキングすることに決めた。内訳はミディアム３セット、ソフト２セット、そして「種類違いのソフト」が１セットである。決勝が高確率でウエットスタートになることが見込まれていたことから、１セットのみ“予選スペシャル”を配備したのだ。「６号車のマーキングを意識した部分はある」（キーパー小枝正樹エンジニア）と、相手の動向に合わせた選択でもあった。両陣営はこれをそろってQ2に投入。だが「あまり良くなかった」（ニック・キャシディ）「軟らかいタイヤだったので余計（ゴムが）動いてしまった。オーバーステアが強かった」（大嶋）と、予選では互いに“空回り”する形となった。

決勝では２番手を走るキーパーがSCリスクを避けミニマム周回数でピットイン、レインのハードタイヤを交換せずに平川亮をコースに送り出した。これに合わせるかのようにワコーズも翌周ピットに入り、同様に無交換を選択する。キーパーは首位、そしてワコーズは３番手に立っていた。

だがその後雨量が増えるとキーパーは後続に差を詰められていき、ワコーズもポジションを落とす。ここで、ワコーズが動いた。レインのソフトコンパウンドへと交換。阿部エンジニアは「相手に合わせるのではなくて、自分たちのレースをしなければいけないと思った」と振り返る。一方のキーパーは我慢して走り続けることを選んだ。

雨は強さを維持し、ワコーズ寄りのコンディションかと思われたが、思ったほど上がらないタイムに、コクピットの山下は不安を覚えた。それでもデンソーLC500を10周以上かけてなんとか攻略したが、ケーヒンまでは届かず。一方、耐えたキーパーはBS勢最上位の４位。２台は、それぞれの道で“ベストリザルト”を手に入れた。

意識しまいとすればするほど、相手のことは頭の片隅にチラつくというもの。「チャンピオンシップのことは当然考えちゃってるから、それがプレッシャーといえばプレッシャーかも」（大嶋）というワコーズと、「追う立場としては、変わらず全力でやるだけ」（小枝氏）という姿勢を見せるキーパー。互いを意識しすぎれば、今回の予選のような“ハズし”も待っている。最終戦では２チームの「心の持ちよう」にも注目したい。

N.Mitsuhashi



ジャッキは上げられず、用意されていたタイヤは片付けられた。後半を担当した平川は、「しんどかったですけど、それでも周りのタイムを聞いて、全然問題ない、タイヤを替える必要はないと思っていた」。小枝エンジニアも、「硬いタイヤでよくがんばってくれた」。

M.Kitagawa



ソフトへのタイヤ交換は「売は（トップだから）視界が開けていたけど、健太は視界が悪いこともあってタイヤのウォームアップがなかなかうまくいかない状況だった」（寿一監督）ことも決め手となったようだ。残り８周のＳ字の立ち上がりで、なんとかデンソー攻略に成功する。

GT500 Driver Ranking
ポイントシミュレーション

No.	Driver	Total	1+PP	1	2+PP	2	3+PP	3	4+PP	4	5+PP	5 or 6+PP	6 or 7+PP	7 or 8+PP	8 or 9+PP	9 or 10+PP	10 or 11～+PP	11～	2019表彰台獲得回数 1位	2位	3位
6	大嶋和也／山下健太	70	91	90	86	85	82	81	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	2	0	1
37	平川 亮／ニック・キャシディ	63	84	83	79	78	75	74	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	0	2	0
23	松田次生／ロニー・クインタレッリ	49.5	70.5	69.5	65.5	64.5	61.5	60.5	58.5	57.5	56.5	55.5	54.5	53.5	52.5	51.5	50.5	49.5	0	2	2

実質レクサス2強の対決へ

次生組はPP+優勝して、なおかつ相手次第という絶対的に不利な状況だ。そのため実質大嶋組と平川組の対決と言えるだろう。両チームの差は７点だが、過去に14点差を逆転した例もあり、大嶋組はけっして油断はできない。

自力チャンピオン　チャンピオンの可能性アリ

スタートタイヤの選択、勝負どころ──

迷わず行けよ 行けばわかるさ

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）





今戦もまた、雨に翻弄されるレースとなった。スタート直前に降り出した雨に、グリッド上ではスタート5分前の作業可能時間ギリギリまで、各陣営はタイヤ選択に頭を悩ませた。

前日の予選、コースレコードを0秒659も上回る山内英輝の圧巻のタイムでポールポジションを獲得したスバルBRZ R&Dスポーツ（61号車）は、雨のレースになることを想定し、雨用のセッティングでスターティンググリッドにつく。しかし、ドライ路面でコースレコードを記録する速さ、ウエットタイヤのデータが乏しいこともあり、最終的にはドライタイヤを選んだ。

それまでのレコードホルダー、松井孝允を擁するホッピー86 MC（25号車）は3番手グリッドからのスタート。25号車は今季、大鉈を振るうタイヤ開発を進めているが、それはテスト時間の制約もありドライタイヤに限られている。「少しでも勝てる可能性があるほう、後悔しないほう」という土屋武士監督が選択したのは、やはりドライタイヤだった。

一方で、ポイントリーダーとしてフロントロウに並んだARTA NSX GT3（55号車）は、一瀬俊浩エンジニアの決断でウエットタイヤを選択。その理由を「前戦のオートポリス、ちょい濡れでのタイム差はドライとウエットでそれほど大きくなかった。GT300の周回数を考えれば、ピットウインドウがオープンするのはミニマムで21～22周。ドライタイヤでスタートして、もし雨が強くなったら一発で終了。それならウエットでスタートして、我慢したほうがリスクが少ない」と、裏付けがあっての判断だったという。

また、6番手グリッドのグッドスマイル 初音ミク AMG（4号車）では、河野高男エンジニアはドライタイヤを考えていたというが、スタート担当の片岡龍也がウエットタイヤでいくことを決断していた。「ドライタイヤで雨が降ってきたらノーチャンスになる」。意見は割れたが片岡を信じ、迷うことはなかった。55号車と同様、どちらもリスクを抑えたタイトルを獲るための戦い方だ。なお、GT300では予選上位10台中、6台がドライタイヤを選択していた。スタートタイヤの選択が、どれほど難しかったかを物語る。

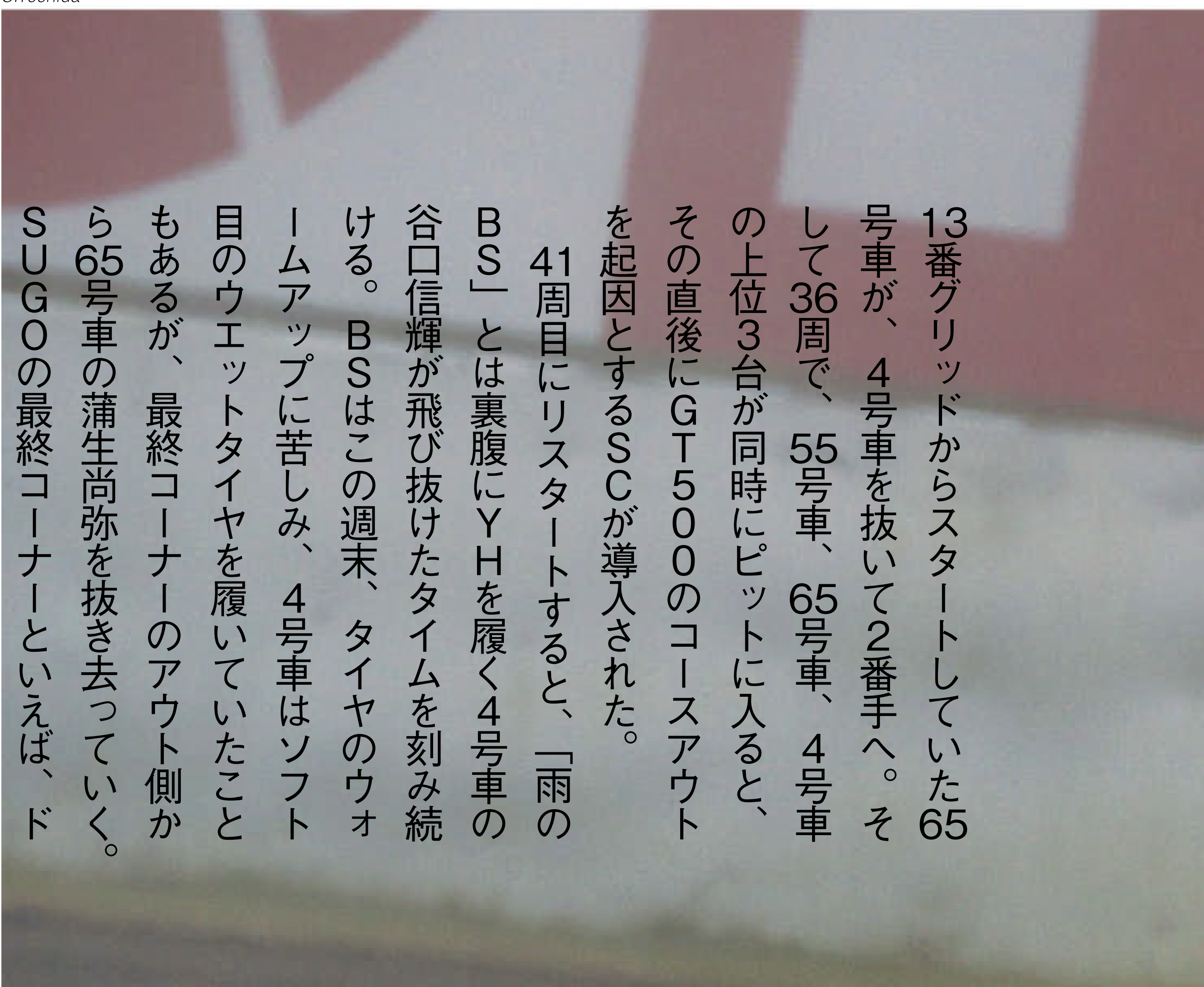
レースはセーフティカー（SC）先導でのスタートとなり、4周目に実質的なスタートが切られると、1コーナーの飛び込みで55号車の高木真一がトップに立つ。ポールシッターの61号車をはじめ、ドライタイヤスタート組が脱落していく。4号車の片岡は、10周目の4コーナーでリアライズ 日産自動車大学校 GT-R（56号車）を抜き、2番手に浮上。そして後方では、ブリヂストン（BS）のウエットタイヤを履くレオン ピラミッド AMG（65号車）の菅波冬悟、K-tunes RC F GT3（96号車）の新田守男が猛烈な追い上げを見せていた。

GT300ではBS、ヨコハマ（YH）、ダンロップ（DL）が凌ぎ合い、パフォーマンスはBSが優勢だ。ここ数年のランキングを見ても、BS勢が上位に並ぶ。そのパフォーマンス差はウエットタイヤで顕著になる。34周目、



M.Kamio

55号車の優勝時には、パルクフェルメで高木がボンネットダイブで出迎えるのが恒例のシーンだったが、今季初、久しぶりの優勝に「ピットで盛り上がちゃって、行くの忘れた」と高木。「誰もいないから、ひとりでイエーイってしました」とは福住。



S.Yoshida

SC明けのリスタート時、55号車福住と4号車谷口の差は6秒3あったが、その3周後には1秒を切り、4周に渡り接近戦を演じた。タイヤの不利をはねのけて追いつめた谷口、それを凌いだ福住、ふたりの走りを称えたい。

13番グリッドからスタートしていた65号車が、4号車を抜いて2番手へ。そして36周で、55号車、65号車、4号車の上位3台が同時にピットに入ると、その直後にGT500のコースアウトを起因とするSCが導入された。

41周目にリスタートすると、「雨のBS」とは裏腹にYHを履く4号車の谷口信輝が飛び抜けたタイムを刻み続ける。BSはこの週末、タイヤのウォームアップに苦しみ、4号車はソフト目のウエットタイヤを履いていたこともあるが、最終コーナーのアウト側から65号車の蒲生尚弥を抜き去っていく。SUGOの最終コーナーといえば、ドライではタイヤカスが散らばり「走っちゃいけないライン」だが、「雨のSUGOでは、最終の大外刈りはレコードライン。SUGOを知らないとイン側をいっちゃうけど、長くやっている人たちはみんなあそこを走る」と片岡。「前半を走った片岡から、アウトに行っちゃいけないコーナーを教えてもらった。どこかは教えないけど、かなり役に立ったよ」という谷口は、55号車の福住仁嶺にも襲いかかる。しかし、抜くには至らなかった。対峙した福住は「リスタートしてから6〜7周はタイヤが温まらなくて。あのときはヤバイと思いました」。笑顔で振り返るが、谷口の猛攻を凌いだのは、海外で激しいバトルを経験してきた福住だからこそ成し得たことだろう。その後、タイヤが温まった福住は谷口を引き離し、燃費走行に移った。「いつものように、GT300は76周で終わると想定した燃料を積んでいたので」とは一瀬エンジニア。途中、福住がau トムス LC500に詰まり、抜いていくという珍しいシーンがあったように、雨がGT500とGT300のラップタイム差、そしてラップダウンを小さくしたためだ。福住は残り5〜6周で再びフルプッシュし、78周で初めてのトップチェッカーを受けた。

レース終盤には、96号車の阪口晴南がサーキットを沸かせた。新田は18番手グリッドから4番手まで順位を上げていたが、ピットのタイミングがSCの後となり、阪口がコースに戻ったときには8番手まで下がっていた。そこから阪口のオーバーテイクショーがはじまる。そのいくつかは、最終コーナーでの大外刈りだった。片岡いわく、「経験者のライン」だ。ルーキーの阪口は、「過去に参戦していたカテゴリーでもSUGOの最終コーナーでアウトから抜いたことはなかった」という。「ドライなら絶対走らないラインですけど、ウエットならもしかしたら行けるんじゃない？ と思って(笑)。でも、65号車を抜いて3番手に上がったときには、自信を持っていけました」。

スタートタイヤの選択、勝負どころで迷いなきチームが表彰台に登壇した。そしてこの3チームが、最終戦もてぎでタイトルをかけて戦う。そこでもまた、迷いは禁物になりそうだ。



T.Ogasawara



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

BS勢に割り込み、YHの4号車が2位で今季初表彰台。「雨の2位なら喜ばないといけない。今回はドライバーふたりに助けられた」と河野エンジニア。96号車はここまでに2勝しているが、7月に20歳になった阪口は初めてのシャンパンファイト。相棒の新田と兄弟分の福住から"洗礼"を受けるが、初優勝の兄貴にはしっかり"お返し"。

GT300 Driver Ranking
ポイントシミュレーション

■自力チャンピオン ■チャンピオンの可能性アリ

No.	Driver	Total	1+PP	1	2+PP	2	3+PP	3	4+PP	4	5+PP	5 or 6+PP	6 or 7+PP	7 or 8+PP	8 or 9+PP	9 or 10+PP	10 or 11〜+PP	11〜	2019 表彰台獲得回数 1位	2位	3位
55	高木真一／福住仁嶺	61.5	82.5	81.5	77.5	76.5	73.5	72.5	70.5	69.5	68.5	67.5	66.5	65.5	64.5	63.5	62.5	61.5	1	2	0
96	新田守男／阪口晴南	47	68	67	63	62	59	58	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	2	0	1
4	谷口信輝／片岡龍也	41,5	62.5	61.5	57.5	56.5	53.5	52.5	50.5	49.5	48.5	47.5	46.5	45.5	44.5	43.5	42.5	41.5	0	1	0
56	平峰一貴／サッシャ・フェネストラズ	41	62	61	57	56	53	52	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	0	1	0

ARTA NSX GT3 絶対的有利も 昨季の"ミラクル"再現はある!?

今戦2位の4号車、5位の56号車は最終戦に望みを繋いだが、優勝の20点とポールポジションの1点を獲った上で、55号車がノーポイントじゃないとタイトルは獲れない。55号車が絶対的に有利ではあるが、昨季は12点差をひっくり返されている。「去年より2.5点も余裕がある。いいねぇ」とポジティブ思考の高木。「(師匠であり、最多勝を争う）新田さんが2位なのもいい」とも。おそらく、最終戦もてぎ、55号車はコンサバに、対する3チームはタイヤも含めて博打に出るはず。いずれにせよ"迷ったら負け"だ。



S.Tamura

ミシュラン、ダンロップを履く3台が表彰台を占める

雨中で驚速のクラフトスポーツが今季初勝利

SUGOラウンドは、ポイントによるウエイトハンデ（WH）がウエイト×1kg相当となり、予選ではシリーズランキング上位勢も健闘。

ポールポジションはコースとの相性+軽めのウエイトによりケーヒンNSX・GTが獲得、タイトル争いを展開するキーパートムスLC500（WH55kg）は4番手、ランクトップのワコーズ4CR LC500（WH65kg）は8番手を手にした。

一方、中盤以降苦しい戦いが続くニッサン勢はクラフトスポーツ モチュールGT・Rの7番手が最上位で、モチュール オーテックGT・Rは、トラフィックの影響もあり10番手と決勝での巻き返しを狙う構図となった。

決勝レースはすべての作業が禁止されるスタート開始5分前ボード掲示時点で雨量が増し、セーフティカー（SC）スタートが宣告される。グリッド上ではPPのケーヒン、5番手のウェッズスポーツ アドバンLC500、11番手のZENTセルモLC500、12番手のリアライズコーポレーション アドバンGT・Rの4台がスリックタイヤを選択した模様で、他車は軒並みウエットをチョイス。この判断がどう出るかが最初の焦点に。

リスタートは4周目突入時点。PPのケーヒンは最終コーナーから思ったような加速をすることができず、1～2コーナーで2番手のレイブリック、3番手のau、そして4番手にキーパーにまとめてかわされてしまう。

後続でもスリックタイヤを選んでいたマシンが遅れ始め、5周目にはリアライズが4コーナーで、8周目にはZENTが3コーナーでスピンを喫し、スリックの選択は裏目に出ることに。

15周を経過しても雨量は減らず、そのコンディションのなか、モチュールGT・Rは10番グリッドから猛追を見せ4番手にまで浮上してくる。

トップのレイブリック、2番手のキーパーはともに安定したペースで、5秒前後のマージンをキープ。3番手、4番手を走るミシュランタイヤ装着のクラフトスポーツとモチュールGT・Rもそれに追随する。27周目、先陣を切って2番手のキーパーがピットへ。それに続いて、28周目にはワコーズがピットを行ない、この2台はタイヤ無交換で給油とドライバー交代を終え、コース復帰していく。

30周目にピットへ向かったauはタイヤ無交換を選択、それに対し、31周目のモチュールGT・Rはレインタイヤ4本交換でピットアウトした。

すると34周目には2番手だったクラフトスポーツがピットへと向かう。コース復帰後もモチュールGT・Rの前は守ったものの、2台ともに無交換のワコーズに先行されることに。

さらに36周目にはトップのレイブリックがピットイン。タイヤを4本交換した。キーパーの前でコース復帰するも、タイヤの発動が遅れ、38周目にキーパーにパスされてしまう。これでキーパーが実質トップに浮上し、レイブリックを一気に突き放していく。

すると37周目の2コーナーでカルソニック インパルGT・Rがグラベルにはまり、SC出動となる。これでピ

Text : auto sport web　Photo : 上尾雅英（Masahide Kamio）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）

GT500 決勝リザルト

9月22日（日）｜3.704km×81周=300.024km｜決勝出走15台｜完走15台｜天候：雨｜コース：ウエット｜

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／フレデリック・マコヴィッキ	NISSAN GT-R	MI	81	2:07'41"498	1'21"785	7	16
2	64	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン／牧野任祐	Honda NSX-GT	DL	81	+19"873	1'21"745	6	9
3	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	MI	81	+26"710	1'21"872	10	39
4	37	KeePer TOM'S LC500	平川 亮／ニック・キャシディ	LEXUS LC500	BS	81	+45"046	1'19"993	4	55
5	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	80	-1Lap	1'21"580	1	26
6	6	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也／山下健太	LEXUS LC500	BS	80	-1Lap	1'21"237	8	65
7	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	LEXUS LC500	BS	80	-1Lap	1'22"664	15	40
8	1	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／ジェンソン・バトン	Honda NSX-GT	BS	80	-1Lap	1'19"999	2	29
9	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／中嶋大祐	Honda NSX-GT	YH	80	-1Lap	1'23"253	13	8
10	36	au TOM'S LC500	中嶋一貴／関口雄飛	LEXUS LC500	BS	80	-1Lap	1'20"989	3	25
11	38	ZENT CERUMO LC500	立川祐路／石浦宏明	LEXUS LC500	BS	79	-2Laps	1'21"782	11	39
12	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／伊沢拓也	Honda NSX-GT	BS	79	-2Laps	1'22"155	9	31
13	19	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資／坪井 翔	LEXUS LC500	YH	78	-3Laps	1'23"479	5	24
14	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／ジェームス・ロシター	NISSAN GT-R	BS	76	-5Laps	1'21"658	14	18
15	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	YH	76	-5Laps	1'22"969	12	16

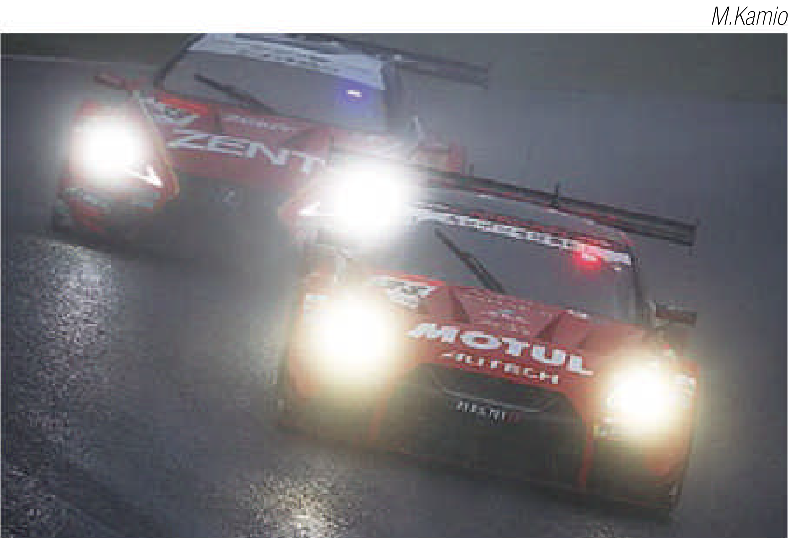
●ファステストラップ 1'19"993 No.37 KeePer TOM'S LC500 ニック・キャシディ
●No.36 ペナルティストップ10秒（Spr.22.4.1「2基を超えたエンジン交換の罰則について（公式通知No.14）」）、No.19 ドライブスルー（SpR.27-1.3「ピット作業違反」）
●SC：1）14:00（スタート）-14:07（3Laps） 2）14:58（38Laps）-15:10（43Laps）
タイヤ：BS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、MI=ミシュラン、YH=ヨコハマ

N.Mitsuhashi



ランキングトップのワコーズはスタートからハード目のレインタイヤを装着していたこともあり、1度目のピットストップではタイヤ交換を行なわなかったが、雨量の増加とともにグリップが低下。2度目のSCラン後、3番手から6番手まで順位を落とし、47周目にソフトのレインタイヤへ交換することを決断。これで9番手まで順位を落としたものの、徐々にペースを取り戻して6位まで追い上げ、ランキング首位を守った。

M.Kamio





M.Kamio

（上）予選でトラフィックに行く手を阻まれ本領を発揮できず、Q1落ちを喫したモチュールGT-R。だが決勝ではその鬱憤を晴らすかのような追い上げで3位表彰台へ。ランキングでは首位から20.5点差の3位につけ、最終戦での逆転チャンピオンにわずかな望みをつないだ。（下）44周目のレースリスタート時には8番手だったモデューロ。SCラン中にオーバーヒート気味だったタイヤを冷やすことができ、その後は雨量の増加も味方につけて猛追。8周後の52周目にはモチュールGT-Rもパスして3番手に浮上。その後2番手にまで上がり、今季初の表彰台を手にした。

ットを引っ張っていたデンソー コベルコサードLC500は上位浮上が厳しくなり、実質のトップ3はキーパー、レイブリック、ワコーズの順に。

レースは44周目から再開。すぐさまピットレーンへ飛び込んだデンソーが去ると、キーパーが首位で1コーナーへ。すると後方からはクラフトスポーツがモチュールGT-R、ワコーズ、レイブリックを次々にパスして2番手に躍進。対照的にレイブリックやワコーズはペースが上がらず、ずるずるとポジションを落としていく。

またダンロップタイヤを履くモデューロが猛然と追い上げ、47周目の2コーナー立ち上がりでレイブリックをパスし、4番手に上がってくる。その後モデューロは、52周目にモチュールGT-Rを捉え3番手にまで浮上する。

同じ頃、タイヤ無交換で粘っていたワコーズとキーパーはグリップ不足に苦しみ、ワコーズは47周目にたまらずピットへ。キーパーは粘るも、54周目にクラフトスポーツ、55周目にモデューロに1コーナーでかわされ、57周目には同じ状況でモチュールGT-Rにも先行されてしまう。

相変わらずトラック上の雨量が減らないコンディションのなか、クラフトスポーツが異次元のペースで飛ばし、2番手のモデューロに大きなマージンを構築。ラップあたり数秒のアドバンテージを得ながら周回を重ねていく。

そのままレースはチェッカーを迎え、クラフトスポーツが今季初優勝。2位にはモデューロ、3位はモチュールGT-Rという表彰台となった。

K.Masuda

タイヤ選択もピットタイミングもパーフェクト

ARTAが雨のSUGOで今季初勝利！

降雨の影響によりセーフティカー（SC）先導で開始されたSUGOでの第6戦。SCランは3周で終わり、GT500クラスに続き、GT300も4周目から実質的なスタートが切られた。

SC退出直後の1コーナーでは、2番グリッドから発進したARTA NSX GT3がポールシッターのSUBARU BRZ R&D SPORTをかわしてトップに浮上。ウエットタイヤを装着するARTA NSX GT3は、ドライタイヤを履くGT500マシンを凌ぐ速さを見せ、2番手にポジションを上げてきたリアライズ 日産自動車大学校 GT-Rに対し5周目には10秒以上のギャップを築いた。

一方、その後方では6番グリッドスタートのグッドスマイル 初音ミクAMGが躍動。5周目には4番手まで順位を上げると、数周にわたってエヴァRT初号機XワークスGT-Rと接近した3番手争いを展開する。初音ミクAMGは10周目の4コーナーでエヴァRT初号機GT-Rを攻略すると、その翌周にはリアライズGT-Rをもパスし、2番手に浮上した。

また、13番グリッドからスタートしたLEON PYRAMID AMGもトップと同等のペースで走行を重ねて上位に進出。13周目にはリアライズGT-Rを追い抜き、3番手にポジションを上げる。その後もペースをキープし続けたLEON AMGは19周目終了時点で2番手初音ミクAMGの約3秒後方まで接近。25周目には両車のギャップはコンマ5秒となり、テール・トゥ・ノーズのバトルとなった。

GT500クラスが絡むタイミングで、2台の間隔が一時的に開く場面もあったが、両者は10周近くにわたってバトルを繰り広げる。この結果、2台のペースが落ちてきたこともあり、その後方からチャンピオンを争うK-tunes RC F GT3もこれに追いつき、2番手争いは三つどもえのバトルへと変化したが、35周目にLEON AMGが初音ミクAMGをかわし、2番手となった。

10秒以上のギャップをつけてトップを快走していたARTA NSX GT3、そして2番手を争う2台のメルセデスAMGは、36周を消化した時点で同時にピットへ。すると、2コーナーでコースオフしたGT500マシンを回収するべく、このタイミングでSCが導入された。

この時点でトップにはK-tunes RC Fがつけたが、ルーティンのピットストップを消化できずに大幅なロスを被る。実質的なトップはART

T.Moriyama



昨年から２年連続でSUGO戦のポールシッターとなったSUBARU BRZ。今年はクラスで唯一１分16秒台に入る異次元の速さを見せたが、決勝はエンジントラブルでリタイアに終わった。

Text : autosport web　Photo : 森山俊一（Toshikazu Moriyama）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

GT300 決勝リザルト

9月22日　|　3.704km×78周=288.912km　|　決勝出走28台　|　完走28台　|　天候：雨　|　コース：ウエット　|

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム／差	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	55	ARTA NSX GT3	高木真一／福住仁嶺	Honda NSX GT3	BS	78	2:08'11"525	1'28"309	2	42
2	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也	Mercedes AMG GT3	YH	78	15"162	1'29"287	6	27
3	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／阪口晴南	LEXUS RC F GT3	BS	78	56"566	1'29"952	18	36
4	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生尚弥／菅波冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	78	1'10"120	1'28"984	13	24
5	56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	平峰一貴／サッシャ・フェネストラズ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	77	1 Lap	1'29"976	4	35
6	33	エヴァRT初号機 X Works GT-R	ショウン・トン／道見真也	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	77	1 Lap	1'30"362	7	9
7	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	リチャード・ライアン／富田竜一郎	Audi R8 LMS	YH	77	1 Lap	1'30"257	22	6
8	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	脇阪薫一／吉田広樹	TOYOTA MARK X MC	BS	77	1 Lap	1'29"654	24	25
9	9	PACIFIC MIRAI AKARI NAC PORSCHE	横溝直輝／峰尾恭輔	PORSCHE 911 GT3 R	YH	77	1 Lap	1'30"669	21	
10	18	UPGARAGE NSX GT3	小林崇志／松浦孝亮	Honda NSX GT3	YH	76	2 Laps	1'30"232	20	12
11	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／柴田優作	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	76	2 Laps	1'31"766	11	
12	720	McLaren 720S	荒 聖治／アレックス・パロウ	McLaren 720S GT3	YH	76	2 Laps	1'30"435	10	30
13	34	Modulo KENWOOD NSX GT3	道上 龍／大津弘樹	Honda NSX GT3	YH	76	2 Laps	1'30"597	9	19
14	48	植毛GO&FUN GT-R	田中勝輝／飯田太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	76	2 Laps	1'30"934	25	
15	10	GAINER TANAX triple a GT-R	星野一樹／石川京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	75	3 Laps	1'30"785	8	22
16	50	ARNAGE AMG GT3	加納政樹／山下亮生	Mercedes AMG GT3	YH	75	3 Laps	1'31"630	28	
17	2	シンティアム・アップル・ロータス	高橋一穂／加藤寛規	LOTUS EVORA MC	YH	75	3 Laps	1'29"827	27	
18	5	ADVICS マッハ車検 MC86	坂口夏月／平木湧也	TOYOTA 86 MC	YH	75	3 Laps	1'30"256	23	30
19	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／宮田莉朋	LEXUS RC F GT3	DL	75	3 Laps	1'29"807	14	25
20	88	マネパ ランボルギーニ GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	75	3 Laps	1'30"116	26	37
21	35	arto RC F GT3	ナタポン・ホートンカム／ショーン・ウォーキンショー	LEXUS RC F GT3	YH	75	3 Laps	1'31"076	15	
22	11	GAINER TANAX GT-R	平中克幸／安田裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	75	3 Laps	1'29"372	17	28
23	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	75	3 Laps	1'30"707	12	
24	7	D'station Vantage GT3	藤井誠暢／J.P.デ・オリベイラ	Aston Martin Vantage GT3	YH	74	4 Laps	1'30"872	5	
25	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	74	4 Laps	1'30"502	16	
26	87	T-DASH ランボルギーニ GT3	高橋 翼／アンドレ・クート	Lamborghini HURACAN GT3	YH	74	4 Laps	1'30"531	19	29
27	25	HOPPY 86 MC	松井孝允／佐藤公哉	TOYOTA 86 MC	YH	71	7 Laps	1'30"235	3	17
28	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	62	16 Laps	1'29"740	1	17

●ファステストラップ　1'28"309　No.55 ARTA NSX GT3／高木 真一
●黒白旗　No.720 A.パロウ　No.96 阪口晴南●No.35 S.ウォーキンショー　ドライブスルー(SpR.13-1.a「危険なドライブ行為」)
●No.60　ドライブスルー(SpR.27-2「作業員の装備違反」)
●No.7　ドライブスルー(SpR.27-3「エンジンを停止せずジャッキアップ」)
●No.21　ドライブスルー(SpR.27-4「ピット作業違反」)

N.Mitsuhashi



S.Yoshida



（左）SCが入るタイミングにあわせてルーティンのピットストップを行なえなかったK-tunes RC Fだったが、第２スティントを担当した阪口晴南が怒涛の追い上げを見せて３位表彰台を獲得。ランキングトップのARTA NSX GT3に対しての差は14.5ポイントとなったが、タイトルの可能性は充分に残している。

（左）表彰台圏内で争った２台のメルセデスAMG GT3は、36周目を消化するタイミングで同時にピットイン。この時点では初音ミクAMGはLEON AMGに先行されていたが、42周目に逆転するとそのまま２位表彰台を獲得。トップから20ポイント差のランキング３位につけ、タイトル獲得の可能性を残した。（右）５位でチェッカーを受けたリアライズGT-Rもトップから20.5ポイント差と、ギリギリでタイトル争いに踏みとどまっている。



T.Ogasawara

A NSX GT3で4番手。また、LEON AMGが実質2番手の6番手につけ、そのすぐ後ろには初音ミクAMGが続いた。

マシンの回収と隊列整理を経て、SC導入から12分後の41周目にレースが再開。すると、この周のSPアウトコーナーで初音ミクAMGがLEON AMGに迫り、最終コーナー〜ホームストレートでアウトから豪快にオーバーテイク。ポジションを奪い返す。

2番手を取り戻した初音ミクAMGは、その後一時は8秒近くあったトップとの差をみるみる詰めていき、44周目には1・5秒差まで接近。その翌周には背後まで迫ったがオーバーテイクは叶わず、その後は再びギャップが広がっていった。

一方、終盤に3番手を争っていたLEON AMGとリアライズGT・Rよりも1周あたり1〜3秒速いペースで追い上げてきたのはK・tunes RC Fで、67周目の3〜4コーナーでリアライズGT・Rを接触しながらも攻略。その翌周には3秒前方にいたLEON AMGに最終コーナーでアウトから並びかけると、ホームストレートで追い抜き、3番手に浮上した。

その後、トップのARTA NSX GT3から4番手LEON AMGまでのそれぞれのギャップが広がったことで、上位陣の争いは動きのないままチェッカー。ARTA NSX GT3が今季初優勝を飾り、タイトル獲得へ弾みをつけた。2位は初音ミクAMGで今季初表彰台を獲得。3位にK・tunes RC Fとなった。

TIME CHART

●決勝:9月22日(日) ●スポーツランドSUGO ●3.704km×81周 ●天候:雨 ●コース:ウェット

●赤字:ファステストタイム ●太字:ベストタイム ●P:ピットイン ● □:スタートドライバー

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
No.	3	64	23	37	17	6	39	1	16	36	38	8	19	12	24
Car	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	Modulo Epson NSX-GT	MOTUL AUTECH GT-R	KeePer TOM'S LC500	KEIHIN NSX-GT	WAKO'S 4CR LC500	DENSO KOBELCO SARD LC500	RAYBRIG NSX-GT	MOTUL MUGEN NSX-GT	au TOM'S LC500	ZENT CERUMO LC500	ARTA NSX-GT	WedsSport ADVAN LC500	カルソニック IMPUL GT-R	リアライズ コーポレーション ADVAN GT-R
Driver	平手晃平	N.カーティケヤン	松田次生	平川亮	塚越広大	大嶋和也	H.コバライネン	山本尚貴	武藤英紀	中嶋一貴	立川祐路	野尻智紀	国本雄資	佐々木大樹	高星明誠
	F.マコヴィッキ	牧野任祐	R.クインタレッリ	N.キャシディ	B.バゲット	山下健太	中山雄一	J.バトン	中嶋大祐	関口雄飛	石浦宏明	伊沢拓也	坪井翔	J.ロシター	J.マーデンボロー
Tire	MI	DL	MI	BS	BS	BS	BS	BS	YH	BS	BS	BS	YH	BS	YH
LAP 1	2'54"843	2'51"897	3'01"446	2'48"834	2'41"730	2'56"630	3'11"807	2'43"706	3'08"824	2'45"998	3'03"927	2'59"132	2'50"344	3'09"482	3'06"268
2	2'32"973	2'34"392	2'31"771	2'32"772	2'34"761	2'32"005	2'28"635	2'34"658	2'29"277	2'33"770	2'31"048	2'31"563	2'33"235	2'29"540	2'30"153
3	2'13"980	2'15"169	2'09"279	2'15"368	2'19"828	2'13"435	2'07"084	2'18"148	2'08"913	2'17"027	2'11"042	2'11"618	2'17"725	2'08"176	2'10"436
4	1'25"092	1'25"052	1'26"407	1'22"626	1'42"955	1'29"850	1'31"722	1'22"197	1'32"020	1'26"605	1'42"745	1'25"777	1'44"455	1'24"817	1'40"262
5	1'22"984	1'23"074	1'22"147	**1'19"993**	1'36"639	1'24"215	1'26"269	**1'19"999**	1'26"511	1'22"900	1'39"978	**1'22"155**	1'37"911	1'22"109	1'48"175
6	**1'21"785**	**1'21"745**	1'22"497	1'21"981	1'32"490	**1'21"237**	1'23"104	1'22"400	1'24"828	**1'20"989**	1'34"873	1'22"580	1'35"069	**1'21"658**	1'29"372
7	1'23"610	1'24"681	1'24"534	1'24"583	1'29"866	1'24"085	**1'22"664**	1'24"094	**1'23"253**	P 1'27"175	1'35"614	1'24"851	1'33"173	1'25"290	1'30"232
8	1'24"227	1'26"064	1'30"486	1'24"840	P 1'42"739	1'28"473	1'24"331	1'22"718	1'25"534	2'04"372	P 2'45"050	1'32"556	1'39"301	1'28"558	1'37"008
9	1'25"717	1'27"212	1'25"892	1'29"305	2'19"432	1'27"897	1'26"022	1'26"230	1'33"756	1'26"168	2'23"225	1'30"747	P 1'51"877	1'27"953	P 1'52"396
10	1'25"852	1'28"896	1'25"691	1'26"876	1'28"966	1'27"406	1'25"661	1'26"462	1'29"127	1'26"698	1'34"773	1'28"788	2'25"446	1'27"538	2'24"789
11	1'25"132	1'26"145	1'24"687	1'24"437	1'27"585	1'27"214	1'26"483	1'23"574	1'28"140	1'22"913	1'29"246	1'26"491	1'34"155	1'28"252	1'29"506
12	1'24"267	1'27"303	1'24"647	1'24"647	1'25"081	1'24"549	1'26"750	1'24"868	1'28"182	1'26"201	1'26"532	1'27"286	1'29"698	1'28"950	1'27"032
13	1'26"805	1'26"231	1'23"650	1'25"654	1'26"242	1'24"893	1'25"556	1'22"611	1'25"853	1'23"693	1'26"010	1'26"217	1'28"141	1'26"361	1'25"951
14	1'23"907	1'25"088	1'23"996	1'22"762	1'24"753	1'23"891	1'23"880	1'24"039	1'28"407	1'26"517	1'27"059	1'30"530	1'26"923	1'27"716	1'25"943
15	1'22"391	1'28"130	1'23"661	1'23"278	1'21"934	1'25"715	1'24"464	1'22"436	1'26"145	1'25"216	1'27"525	1'26"822	1'26"001	1'26"290	1'24"673
16	1'24"721	1'24"262	1'22"362	1'21"855	1'24"362	1'24"383	1'25"067	1'24"779	1'30"028	1'23"058	1'23"223	1'24"899	1'26"480	1'26"457	1'27"367
17	1'24"564	1'31"029	1'23"237	1'25"456	1'24"584	1'25"468	1'24"332	1'22"257	1'25"419	1'23"057	1'23"161	1'27"235	1'26"550	1'26"860	1'26"470
18	1'25"373	1'26"252	1'23"336	1'22"690	1'22"691	1'22"390	1'24"260	1'23"171	1'24"648	1'27"340	1'25"862	1'27"859	1'25"330	1'25"201	1'23"497
19	1'22"412	1'24"566	1'25"110	1'24"083	1'22"804	1'24"843	1'24"731	1'24"709	1'25"833	1'23"373	**1'21"782**	1'24"706	P 1'30"011	1'25"438	1'25"126
20	1'23"369	1'26"149	1'22"197	1'23"391	1'24"045	1'24"490	1'25"868	1'23"257	1'28"496	1'25"115	1'24"402	1'26"368	1'53"017	1'26"284	1'24"804
21	1'24"206	1'24"487	1'24"941	1'22"873	1'23"217	1'23"320	1'23"807	1'23"049	1'24"176	1'23"239	1'25"961	1'25"209	1'28"499	1'25"613	1'27"481
22	1'24"179	1'26"436	1'25"492	1'22"709	1'23"112	1'22"901	1'23"187	1'24"017	1'26"327	1'24"385	1'24"438	1'26"557	1'27"249	1'26"504	1'23"359
23	1'22"468	1'24"182	**1'21"872**	1'23"937	1'23"749	1'25"871	1'24"648	1'22"208	1'27"296	1'24"546	1'24"002	1'26"669	1'27"112	1'26"427	1'25"667
24	1'23"968	1'25"614	1'24"481	1'21"664	1'22"379	1'24"589	1'26"015	1'24"008	1'26"671	1'26"132	1'22"399	1'25"911	1'25"201	1'26"593	1'24"113
25	1'25"156	1'25"739	1'23"578	1'22"652	1'23"769	1'21"596	1'24"508	1'24"515	1'25"833	1'22"333	1'23"873	1'25"161	**1'23"479**	1'24"958	**1'22"969**
26	1'24"251	1'25"502	1'22"528	1'24"907	1'21"813	1'24"173	1'22"776	1'23"793	1'27"084	1'25"079	1'22"455	1'24"408	1'25"166	1'25"392	1'26"001
27	1'22"496	P 1'28"371	1'23"135	P 1'27"035	1'23"026	1'24"337	1'24"937	1'22"570	1'27"216	1'22"932	1'25"391	1'27"152	1'25"150	P 1'28"518	1'24"674
28	1'26"254	2'32"641	1'24"683	2'19"227	1'23"998	P 1'25"864	1'23"908	1'21"914	1'25"792	1'23"995	1'22"413	P 1'29"663	1'23"812	2'36"641	P 1'28"972
29	1'23"363	1'25"691	1'24"568	1'25"691	1'24"162	2'19"167	1'24"257	1'23"168	1'24"737	1'24"107	1'23"562	2'41"401	1'23"583	1'29"169	2'38"770
30	1'22"524	1'24"302	1'23"988	1'26"612	1'23"746	1'23"475	1'26"013	1'22"979	1'25"991	P 1'26"651	1'23"933	1'30"165	1'24"891	1'25"829	1'30"237
31	1'23"897	1'24"526	P 1'24"686	1'24"061	1'24"476	1'22"820	1'25"055	1'22"234	1'25"167	2'21"735	1'24"620	1'28"212	1'24"552	1'24"441	1'28"726
32	1'23"106	1'23"646	2'37"188	1'24"836	**1'21"580**	1'24"198	1'26"773	1'24"844	1'24"322	1'24"284	1'23"254	1'30"266	1'25"426	1'26"031	1'28"719
33	1'24"423	1'24"615	1'26"389	1'24"548	1'22"956	1'23"791	1'23"810	1'21"615	1'26"371	1'24"458	1'25"548	1'26"580	1'32"199	1'23"480	1'27"685

34	**P** 1'29"472	1'23"509	1'26"932	1'24"759	1'22"293	1'24"651	1'22"782	1'25"385	1'26"626	1'24"047	1'25"270	1'28"823	1'27"599	1'26"332	1'28"822
35	2'38"646	1'23"878	1'25"243	1'25"467	1'22"598	1'25"730	1'26"589	1'23"622	1'27"179	1'23"768	1'24"090	1'27"871	**P** 1'28"673	1'26"292	1'29"373
36	1'29"536	1'24"747	1'25"660	1'25"551	1'25"871	1'24"961	1'23"701	**P** 1'26"882	1'29"283	1'27"598	**P** 1'28"937	1'29"541	2'50"587	1'24"665	1'59"545
37	1'29"487	1'26"936	1'26"708	1'25"227	1'25"478	1'26"000	1'24"380	2'41"453	**P** 1'31"896	1'28"690	2'50"218	1'29"372	2'37"055	9'46"487	2'36"655
38	1'28"950	1'28"870	1'27"298	1'27"009	1'29"788	1'26"140	1'28"584	1'33"817	2'47"738	1'30"429	2'22"028	1'49"023	2'50"303	2'43"825	2'45"876
39	1'48"282	1'39"470	1'47"989	1'47"397	1'40"349	1'36"355	1'58"225	1'45"387	2'31"243	1'38"257	2'56"171	2'27"012	3'23"594	2'04"200	3'36"735
40	2'26"523	2'27"850	2'26"495	2'38"262	2'28"200	2'36"905	2'36"810	2'37"385	2'54"555	2'27"756	2'52"762	2'54"516	2'16"374	1'34"500	2'19"855
41	2'50"786	2'57"183	2'52"340	2'48"875	2'53"380	2'51"699	2'44"153	2'51"095	3'15"498	2'54"288	2'04"607	3'11"176	1'37"123	1'34"237	1'35"628
42	3'13"662	2'55"275	3'13"600	3'26"151	3'00"525	3'19"535	3'38"926	3'24"346	2'12"598	2'58"609	1'32"680	2'06"793	1'35"567	1'33"168	1'34"292
43	2'08"039	2'05"109	2'10"219	2'19"109	**P** 2'09"068	2'14"996	**P** 2'22"769	2'18"427	1'36"352	2'06"039	1'33"677	1'35"578	1'34"685	1'33"368	1'40"230
44	1'34"786	1'32"292	1'36"073	1'32"235	2'27"758	1'35"847	2'35"236	1'36"109	1'35"904	1'37"429	1'33"696	1'37"593	1'33"723	1'32"625	**P** 1'46"322
45	1'32"868	1'33"871	1'34"289	1'32"014	1'31"882	1'35"572	1'33"220	1'34"150	1'34"680	1'37"622	1'32"921	1'32"697	1'31"910	1'31"101	2'23"824
46	1'30"574	1'31"752	1'32"283	1'32"563	1'29"815	1'34"702	1'30"181	1'34"393	1'33"067	1'34"153	1'32"208	1'32"221	1'30"976	1'33"429	1'33"692
47	1'31"187	1'31"408	1'30"581	1'30"062	1'29"572	**P** 1'36"605	1'29"625	1'34"693	1'31"940	1'32"900	1'30"021	1'32"538	1'27"663	1'33"591	1'36"584
48	1'30"764	1'29"825	1'29"306	1'29"818	1'29"197	2'20"586	1'30"365	1'33"471	1'34"134	1'32"176	1'28"208	1'34"139	1'29"019	1'33"244	1'34"848
49	1'28"726	1'29"110	1'29"784	1'28"949	1'29"676	1'31"075	1'28"968	1'34"843	1'33"301	1'32"108	1'29"898	1'33"159	1'27"484	1'31"060	1'30"043
50	1'27"469	1'28"227	1'27"651	1'28"988	1'29"978	1'29"546	1'30"462	1'33"306	1'31"681	1'32"530	1'29"012	1'33"099	1'27"585	1'30"907	1'30"551
51	1'27"864	1'27"847	1'28"756	1'30"268	1'32"292	1'29"977	1'32"831	1'34"222	1'28"853	1'31"747	1'27"873	1'33"414	1'26"836	1'30"780	**P** 1'36"760
52	1'28"273	1'28"647	1'30"110	1'29"460	1'31"732	1'32"861	1'31"405	**P** 1'35"988	1'29"845	1'33"182	1'26"162	1'33"660	1'31"024	1'30"364	2'29"842
53	1'29"202	1'27"061	1'28"992	1'30"901	1'29"847	1'29"242	1'29"081	2'17"668	1'28"935	1'32"038	1'30"098	**P** 1'35"237	1'29"934	1'30"182	1'32"184
54	1'29"883	1'31"631	1'30"738	1'34"197	1'30"004	1'29"678	1'30"789	1'33"059	1'26"988	1'29"946	1'29"830	2'18"302	1'32"421	1'30"404	1'32"825
55	1'28"546	1'30"652	1'31"997	1'33"632	1'29"946	1'30"398	1'29"664	1'30"779	1'29"727	1'31"682	1'32"365	1'30"753	1'30"518	1'32"557	1'32"864
56	1'30"495	1'31"181	1'30"945	1'31"415	1'31"144	1'28"879	1'31"538	1'32"470	1'30"095	1'29"784	1'31"435	1'30"370	1'28"861	1'30"734	1'31"596
57	1'29"562	1'28"560	1'30"014	1'32"527	1'31"623	1'31"092	1'31"590	1'31"456	1'30"319	1'31"344	1'28"174	1'33"566	1'33"259	1'31"075	1'31"898
58	1'27"789	1'28"654	1'28"588	1'30"239	1'30"390	1'31"590	1'31"231	1'30"049	1'28"181	1'30"567	1'33"371	1'38"898	1'29"806	1'33"531	1'29"882
59	1'27"822	1'30"622	1'30"672	1'28"987	1'30"098	1'29"701	1'30"983	1'32"413	1'30"045	1'33"939	1'30"072	1'33"023	1'30"100	1'35"505	1'29"909
60	1'27"989	1'29"036	1'30"858	1'32"836	1'30"860	1'29"547	1'29"786	1'32"408	1'28"859	1'32"839	1'29"431	1'34"203	1'40"519	1'31"531	1'30"090
61	1'29"372	1'30"540	1'30"760	1'29"792	1'30"166	1'29"896	1'29"660	1'29"903	1'32"642	1'33"281	1'30"470	1'32"993	1'28"969	1'31"231	1'30"563
62	1'31"033	1'29"616	1'29"594	1'30"547	1'30"055	1'30"033	1'30"495	1'30"675	1'30"997	1'32"477	1'29"735	1'29"682	1'30"492	1'31"949	1'30"523
63	1'28"277	1'30"880	1'29"893	1'32"360	1'30"610	1'31"513	1'31"610	1'31"566	1'29"651	1'32"706	1'28"828	1'31"115	1'30"558	1'31"021	1'30"246
64	1'27"900	1'31"387	1'32"573	1'30"778	1'31"751	1'30"428	1'30"077	1'32"067	1'29"537	1'34"330	1'32"361	1'30"339	1'30"469	1'30"682	1'29"027
65	1'31"952	1'30"126	1'30"966	1'31"855	1'30"126	1'31"438	1'30"420	1'31"450	1'29"964	1'35"504	1'31"641	1'31"090	1'31"292	1'31"879	1'31"397
66	1'28"901	1'28"454	1'32"756	1'30"075	1'31"302	1'29"678	1'30"704	1'29"598	1'29"824	1'35"781	1'29"751	1'30"827	1'30"085	1'33"519	1'32"936
67	1'29"774	1'31"402	1'31"676	1'32"055	1'31"005	1'31"737	1'32"152	1'31"199	1'30"438	1'33"762	1'31"724	1'29"583	1'28"853	1'32"493	1'29"783
68	1'30"298	1'29"684	1'29"733	1'31"327	1'30"551	1'31"292	1'30"983	1'30"897	1'31"731	1'36"022	1'28"706	1'30"637	1'28"726	1'30"628	1'28"636
69	1'30"776	1'30"090	1'30"685	1'30"029	1'32"194	1'32"200	1'30"100	1'31"059	1'32"474	1'33"800	1'31"234	1'29"851	1'30"239	1'30"306	1'29"917
70	1'30"551	1'31"823	1'29"467	1'31"074	1'30"041	1'30"144	1'30"859	1'34"128	1'30"775	1'34"891	1'29"115	1'29"448	1'30"311	1'31"099	1'30"823
71	1'29"593	1'31"359	1'30"912	1'30"010	1'31"757	1'30"940	1'32"845	1'31"214	1'29"964	1'34"529	1'34"731	1'28"190	1'36"247	1'31"096	1'28"687
72	1'29"624	1'30"731	1'29"087	1'30"178	1'33"160	1'32"357	1'31"563	1'32"954	1'30"265	1'33"606	1'28"455	1'34"104	1'31"793	1'30"370	1'28"333
73	1'29"454	1'30"463	1'34"814	1'30"870	1'32"709	1'30"215	1'30"774	1'30"721	1'32"740	1'34"425	1'28"858	1'27"620	1'27"576	1'33"148	1'32"566
74	1'29"186	1'31"816	1'28"626	1'33"594	1'28"817	1'30"448	1'31"685	1'29"514	1'29"358	1'34"257	1'30"780	1'29"479	1'30"808	1'34"695	1'28"579
75	1'28"589	1'29"534	1'28"605	1'29"109	1'28"422	1'28"615	1'30"087	1'29"897	1'29"182	1'32"861	1'29"995	1'29"479	1'31"535	1'34"902	1'31"447
76	1'30"812	1'28"971	1'31"131	1'31"323	1'30"465	1'30"046	1'30"086	1'32"825	1'30"030	1'35"963	1'30"195	1'34"034	1'29"161	1'34"759	1'35"409
77	1'30"272	1'34"245	1'30"102	1'30"715	1'27"806	1'28"847	1'32"212	1'31"118	1'31"663	1'35"072	1'28"890	1'29"394	1'28"739		
78	1'28"929	1'28"804	1'30"169	1'34"346	1'31"286	1'29"407	1'29"726	1'29"675	1'29"882	1'36"339	1'29"011	1'28"351	1'30"041		
79	1'31"105	1'28"488	1'28"897	1'31"184	1'30"960	1'30"686	1'31"638	1'30"542	1'30"979	1'32"788	1'30"188	1'30"974			
80	1'31"035	1'29"944	1'29"055	1'30"551	1'31"829	1'32"629	1'33"229	1'30"530	1'31"230	1'32"472					
81	1'32"588	1'30"722	1'30"024	1'31"691											



チームスーパーライセンスの挑戦 2019 Vol. 4





金丸悠、トップはすぐ目前に

FIAリージョナルF3シリーズ「F3アジアンチャンピオンシップ」に、「アジア人ドライバーの育成」というコンセプトのもと、前身の「フォーミュラ・マスターズ・チャイナ」から参戦を続けているチームスーパーライセンス。第4大会上海ラウンドには第2大会タイラウンド以来となる金丸悠を起用。「上海国際サーキットは初めてですが、好きなセパンに似ていて、いい感じで走れそうだと思っていました。Rが徐々にキツくなる1コーナーなどもありますが、難しいというより面白いコース」と、海外レースの経験が豊富な金丸らしく、いいイメージで現地入りした。

金曜のプラクティクスではニュータイヤを履いてのスピードも確認。「セットとしては申し分ないレベルまで仕上がってきています。さらに詰めていけばトップ3前後で戦えそうです」と手応えをつかんでいた。予選はなぜかそのタイヤだけパフォーマンスが安定しないという不運に見舞われ、レース1（Race 10）とレース3（Race 12）は中団からのスタートとなったが、上位を狙える計算は立っており、表彰台を目標にレースに臨んだ。

レース1はスタート前のクラッチトラブルでピットスタートとなったが、レース2（Race 11）のグリッド（レース1のベストタイム順）は5番手を確保。そのレース2はスピードもあり、序盤のうちに4番手にポジションアップ。上位陣の背後でトップ3を視野に入れながらチャンスを窺い、あとは後半勝負という態勢に入ろうとしていた。だが、ストレートで徐々に前車との差が開き始める。チームのセットアップはコーナー重視で、ダウンフォースが求められるテクニカルコースの前戦鈴鹿や上海によりフォーカスしたもの。実際、鈴鹿でも上海でもいいタイムを記録していた。ストレートorコーナー、どちらを重視するかはトレードオフの関係で、そのバランスの見極めが難しい。金丸はコーナーではトップとまったく遜色ないスピードがあったが、トップ3には一歩及ばず、4位でフィニッシュとなった。

「もう少しストレートスピードがほしかったので、チームといろいろ試してみたのですが、まだまだでした。ただ、ここを改善できれば、すぐにでもトップ3に入っていけると思います」（金丸）



レース3の金丸は8番グリッドからのスタート。抜群の反応と加速で2ポジションアップを果たし、レース序盤はさらに前のポジションを狙える勢いがあった。しかし、中盤はレース2と似たような展開に。タイヤをマネージメントしながら後続車両を抑え、6位でチェッカーを受けた。



Round 4 Shanghai results

Race 10 15周

Pos.	No.	Driver	Nat.	Team	Time / Gap
1	1	Ukyo SASAHARA	JPN	Hitech Grand Prix	31'25"722
2	5	CAO Zhuo	CHN	Absolute Racing	1"252
3	86	Brendon LEITCH	NZ	BlackArts Racing	3"551
4	2	Jack DOOHAN	GB	Hitech Grand Prix	12"514
5	3	Jordan DEMPSEY	IRL	Pinnacle Motorsport	27"050
6	17	Jackson WALLS	AUS	Hitech Grand Prix	28"218
7	15	Eshan PIERIS	LKA	Absolute Racing	44"437
8	4	YU Kuai	CHN	Zen Motorsport	47"365
9	16	Tommy SMITH	AUS	Pinnacle Motorsport	56"550
10	44	Paul WONG (M)	HKG	852 Challengers	1'26"424
DNF	9	Thomas LUEDI (M)	HKG	Black Arts Racing	
DNF	8	Yu Kanamaru	JPN	Super License	
DNF	12	Ayrton SIMMONS	GB	Pinnacle Motorsport	

Race 11 15周

Pos.	No.	Driver	Nat.	Team	Time / Gap
1	1	Ukyo SASAHARA	JPN	Hitech Grand Prix	31'24"433
2	5	CAO Zhuo	CHN	Absolute Racing	2"682
3	2	Jack DOOHAN	GB	Hitech Grand Prix	5"729
4	8	Yu Kanamaru	JPN	Super License	18"492
5	86	Brendon LEITCH	NZ	BlackArts Racing	18"908
6	17	Jackson WALLS	AUS	Hitech Grand Prix	28"637
7	15	Eshan PIERIS	LKA	Absolute Racing	31"230
8	3	Jordan DEMPSEY	IRL	Pinnacle Motorsport	34"301
9	12	Ayrton SIMMONS	GB	Pinnacle Motorsport	37"946
10	16	Tommy SMITH	AUS	Pinnacle Motorsport	49"003
11	4	YU Kuai	CHN	Zen Motorsport	49"923
12	9	Thomas LUEDI (M)	HKG	BlackArts Racing	1'10"987
13	44	Paul WONG (M)	HKG	852 Challengers	1'26"884

Race 12 13周

Pos.	No.	Driver	Nat.	Team	Time / Gap
1	1	Ukyo SASAHARA	JPN	Hitech Grand Prix	30'04"140
2	2	Jack DOOHAN	GB	Hitech Grand Prix	3"183
3	3	Jordan DEMPSEY	IRL	Pinnacle Motorsport	4"810
4	12	Ayrton SIMMONS	GB	Pinnacle Motorsport	11"743
5	15	Eshan PIERIS	LKA	Absolute Racing	13"631
6	8	Yu Kanamaru	JPN	Super License	16"995
7	17	Jackson WALLS	AUS	Hitech Grand Prix	18"000
8	86	Brendon LEITCH	NZ	BlackArts t Racing	23"949
9	4	YU Kuai	CHN	Zen Motorsport	24"084
10	16	Tommy SMITH	AUS	Pinnacle Motorsport	30"840
11	9	Thomas LUEDI (M)	HKG	BlackArts Racing	35"391
12	44	Paul WONG (M)	HKG	852 Challengers	52"175
DNF	5	CAO Zhuo	CHN	Absolute Racing	

FF1グランプリ2019 in 鈴鹿サーキット

詳しくはホームページをチェック！
https://www.suzukacircuit.jp/event/f1/foods/

2019 F1 日本グランプリ直前

“食バトル”最終戦が幕を開ける 年間チャンピオンは誰の手に？

ファストフードのNo.1を決める戦いの最終戦がいよいよ始まる
最終戦を目前に、ここまでのランキングをおさらいしておこう



GS1000クラス

1位 ドミニク・ドゥーセの店 **114point**

ドミニク特製ビーフシチュー

1,500円

2018年の年間王者が今シーズンも強さを見せており、最終戦は特製ビーフシチューで勝負をかける。大きめのお肉はとろとろ感が最高。風味豊かな味が口いっぱいに広がる。



2位 CoCo壱番屋 **102point**

CoCo壱特製パリパリチキン&フライドチキンカレー

1,100円

昨年２位のCoCo壱番屋が、今年も１位に肉薄する戦いを見せている。その差、わずか12ポイント。最終戦は大人気の“ダブルチキントッピング”で逆転チャンピオンを狙う！



3位 ル・プティ・トノー **82point**

三重県産チキンとマッシュルームドリア

1,000円

料理の鉄人でも勝利経験を持つシェフ・フィリップ・バットン。鈴鹿サーキットがある三重県産のチキンを使用して、本場パリの味を存分に楽しめます。



4位 四川担担麺 **81point**

三重県産小麦使用生麺の汁無し担担麺

880円

三重県産小麦のもちもち麺に、タレがよく絡まる本格担担麺は、汁無しなのでレースを観戦しながらでもスープがこぼれる心配なし。痺れる辛さがクセになる。



5位 伊勢うどん **61point**

特製冷しゃぶ牛肉伊勢うどん

1,200円

伊勢市の名物である伊勢うどんは、柔らかい太麺が特徴。贅沢にトッピングされた牛しゃぶと麺を、器の底のタレとよくかき混ぜて、豪快に食べるのがオススメ！



6位 SUZUKA STEAK BAR 5807 **52point**

松阪牛ステーキ重 ミニデザート付き

3,500円

最高級和牛である松阪牛がなんとサーキットで食べられる！　年に一度、モータースポーツの最高峰であるF1を見ながら、最大の贅沢をしてみませんか？



7位 鈴鹿トンテキ本舗

特製三重豚トンテキ

1,600円

なんと７位は同ポイントで最終戦へ。厚切りの三重豚を使用したトンテキは、ガツンとニンニクも効いた大きいお肉と、たっぷりのご飯が超ボリューミー。



Hot Dog Factory **36point**

鈴鹿産サクラポークサンド

700円

対するポークサンドは鈴鹿で育てられた上質な豚肉「サクラポーク」を使用して、手軽に食べられる一品。レース観戦で重要な「食べやすさ」はクラスNo.1。



9位 Café&Bar Lapigna **25point**

三重県産野菜のピリ辛サルサ&アボカドソース自家製フォカッチャビフカツサンド

1,000円

サクサクに揚げたビフカツを自家製のフォカッチャでサンド。ソースにはピリ辛のサルサと、辛さを調和してくれる女性も大好きなアボカドを使用し、相性バツグン！



10位 GK BURGER CAFÉ **17point**

柔らか三重豚のサルサソース煮込みとスパイシージャンバラヤ

1,200円

お米とお肉と野菜が混ざり合ったケイジャン料理のひとつと言われるジャンバラヤ。本場アメリカでは大人数で食べることがよくあると言われており、家族全員で楽しめる。





波乱を勝ち抜く“強さ”の秘密

人と違うことをやる。

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

山下健太のスーパーフォーミュラ初優勝は、ふたつの要素がカッチリと噛み合ったことで実現した。その要素とは、ミディアムタイヤの使いこなしと、失敗を恐れなかった山下のタイヤ選択である。SF19導入元年の今年、KONDOレーシングは冬場のテストから調子が良く、開幕戦鈴鹿では山下が3位に入り順調なスタートを切った。しかし、その後は速さを失いしばらく低迷。特にSUGO、富士、もてぎという直近の3戦は山下、国本雄資ともに厳しいレースが続いていた。その一番の原因は、ミディアムタイヤの装着義務がある予選Q1を、なかなか突破できなかったことにあった。

「僕らはこれまでずっとQ1で苦労してきました。ノックアウト予選でQ1を通過したのは（開幕戦の）鈴鹿以来です」と、山下は2番手グリッドを得た岡山の予選後に今シーズンをふり返った。山下の直後、予選3番手には国本がつけKONDOのふたりが予選トップ3に入った。ポールポジションは平川亮が手にしたが、タイム差はわずか。国本は1コーナーでオーバーステアを出し、山下は最終コーナーの立ち上がりで芝生の上を走った。

「最終コーナーを立ち上がって、ステアリング（モニター）のタイムをずっと見ていたら、知らない間に芝生を走っていました（笑）」と、山下。ふたりとも充分にポールを獲れる速さを備えていたわけだが、彼らにとっての勝負どころはやはりQ1だった。二組に分かれて行なわれたQ1を山下はA組3番手、国本はB組5番手で通過。最


T.Moriyama


S.Yoshida

「健太にはいつでも勝てる速さがあった。やっと優勝させてあげることができてホッとしています」と近藤監督。7ポストリグの使用にGOサインを出した近藤監督の英断もまた、山下の初優勝を後押しした。



K.Kobayashi

初にして最大の難関を乗り越えた後は、軽やかにQ3までコマを進めた。

ではなぜ、KONDOの2台は苦手としていたミディアムタイヤを履きこなせるようになったのだろうか？ 山下を担当する田中耕太郎エンジニアは次のように説明する。

「冬場の鈴鹿で速かったセットを左端だとすると、今回の予選セットは右端くらい大きく違います。おおまかに言うと鈴鹿は空力重視で、今回はメカニカルグリップ重視。鈴鹿ではものすごくダウンフォースが出るセットが見つかり、S字や西コースはけっこう速かった。でも、それくらいダウンフォースが出ると足が動かなくなり、くっついてしまう。しかし、時速100㎞とかまでのコーナーは、やはりメカニカルグリップがないと辛い。特に、気温が上がってダウンフォースが効かなくなる夏場の低速コーナーは苦手だった。それを何とかしようといろいろやってきた結果が、今回の予選です」

一度シーズンが始まると、テストを行なう機会がないのがスーパーフォーミュラの難しいところだ。新しいセットアップを試したくても、実際に走れるのはレースウィークだけであり、できることは限られる。そこでKONDOは7ポストリグを使い、疑似的にダウンフォースを加えた状態での足まわりシミュレーションを2日間みっちりと行なった。F1チームなど莫大な活動予算があるチームやマニュファクチャラーであれば、日常的に7ポストリグを使った開発が可能だ。しかし、プライベートチームにとっては予算も時間もかかるため、なかなか踏みきれないのが現実であるが、近藤真彦監督はゴーサインを出し、700ラン近いテストを行なったという。その結果、クルマと足まわりに対する理解が進み、抱えていた問題点が見つかった。

「チームを良くしたい、強くしたいという思いで自分たちの要望を聞いてくれた近藤監督と、データを解析してく

T.Ogasawara



ふたりのエンジニアが導きだした これまでとは逆方向のセットアップ

れたパフォーマンスエンジニアの松田（久）さんには本当に感謝しています」と田中エンジニア。「松田さんは聡明な人で、物理量などいろいろなことを良く理解している。今回のメカニカルグリップの件に関しても、彼の提案を基にいろいろな案を試しました。私なんてただのオペレーターですよ。また、松田さんのような人が必要だと理解している、近藤監督や工場長も凄いと思います」と田中エンジニアは謙遜するが、松田エンジニアは「そんなことないですよ。耕太郎さんは本当にレースが巧い。株の取引にたとえると、僕がアナリストで、それを売り買いするのが耕太郎さん。僕はお手伝いみたいなものです」と、謙遜し合う。ふたりのコンビネーションの良さもまた、KONDOの強みに違いない。

かくして、メカニカルグリップを向上させ、ミディアムタイヤの性能を引き出せるようになった山下と国本は、スターティンググリッドでタイヤ選択が分かれた。トップ3に関しては王道のソフトスタートを全員が選ぶかと思われたが、唯一山下はミディアムを選択。今回から導入された新規則では、最初の10周を過ぎないとタイヤ交換義務を果たしたことにならない。つまり、1ストップ作戦ならば最低でも10周はミディアムで我慢する必要があり、予選2番手のアドバンテージは簡単に失われる。

しかし山下は「守りに入る立場でもなかったし、一発逆転を狙いに行くのであればトップと違うことをやらないといけないと考えました。平川選手はソフトスタートだろうと思ったので、同じソフトでスタートしてもその時点で抜かないと、ほぼ可能性はないと考えました。だとしたらミディアムしかない」と、ギャンブル性の高いミディアムスタートを選んだのだ。

「タイヤ選択の最終決定はお昼の11時55分でした。作戦は何パターンかあってドライバーは迷っていたけど、締切りは11時55分だからと。そこでふたりを呼び、エンジニアの前でどっちにするのか決めた。国本もミディアムで行くという手もあったけど、10周走ってピットに入るとき、どちらに優先順位があるのかを考え、国本はソフトで行きたがった。国本はスタートがうまいし、健太を抜いて平川にくっついていくという戦略でした」と、近藤監督。結果的に国本はスタートを失敗し、早々にセーフティカー（SC）が出るなど作戦は裏目に。対する山下の戦略は、これ以上はないくらい完全に機能した。

予選直後、山下は「決勝中にSCが出る確率は20%くらいですかね」と予想していた。つまり、基本的にはソフトスタートの方が有利だと山下自身も考えていたのだ。それでもミディアムを選んだのは、単なる直感だけではない。ミディアムタイヤのグリップを引き出せるようになったことも決断の後押しとなった。

決勝は序盤ミディアムで予想以上に踏ん張り、ポジションダウンを最小限に留めた。そして8周目に福住仁嶺のコースオフでSCが入り、すべてのシナリオが山下の思い描いていたように進んだ。しかし、背後には山下と同じタイヤ戦略をとり、週末を通して好調を保っていた中嶋一貴がピタリとつけ、重圧をかけ続けた。それでも山下はまったく崩れず、一貴に一切のチャンスを与えることなく抜群のタイム&タイヤマネージメントで最後まで淡々と走行。終盤、ソフトスタートの上位陣がタイヤ交換で次々とピットインして後退し、山下は計算通りトップでチェッカー。スーパーフォーミュラ3年目で、ついに初優勝を手にした。

「今回の大会で一段階クルマが良くなり、普通に走っていても上位争いができるクルマにしてもらえました。チームには本当に感謝しています」と山下。選手権ランキングは4位に浮上し、上位の結果次第では大逆転タイトル獲得の可能性も出てきた。天然天才系ドライバー、ヤマケンの鈴鹿での戦いに注目である。

松田エンジニア（左）の物理量解析を基に、田中エンジニアがセッティングを見直した。ミディアムタイヤを使いこなせるようになったのは、最終戦に向けても大きな意味を持つ。



K.Koga





Y.Nakamura

Y.Nakamura

予選と決勝で露呈したキャシディの弱点
最終戦前に自己修正できるか――

速いだけじゃなれない 王者に求められること

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／佐藤正勝（Masakatsu Sato）
中村佳史（Yoshifumi Nakamura）

62周目、６番手を争っていたキャシディと可夢偉が並んでリボルバーコーナーへ。イン側のキャシディは、縁石に引っかけた左フロントタイヤが宙に浮きスピン。大量の白煙を上げ、コース上に止まった。これによりキャシディはノーポイント。２ポイントを加算した山本に、ランキングで逆転されてしまった。

Y.Nakamura

Y.Nakamura

予選Q2直後、マシンを降りたニック・キャシディが、グローブを投げつけるシーンがモニターに映し出される。中継カメラはそのままキャシディを捉え続け、チームスタッフに詰め寄る姿も見られた。キャシディのタイムは10番手。Q3進出を逃していた。

このとき、Q3に備えてコクピットに収まったままのチームメイト、中嶋一貴にも興奮気味に訴えるキャシディが目撃されていた。Q2のコース上、一貴とキャシディは充分な距離を空けて前後に位置していた。ともにアタックラップ中だった計測３周目、前を走る一貴はトラフィックに詰まりアタックを中断。後ろから来ていたキャシディは、ペースを落とした一貴が視界に入ったことを「ジャマされた」と感じての行動だったという。

T.Moriyama



M.Sato

決勝のキャシディはスピンも喫した。60周を走ったところでミディアムタイヤに交換すると、後方にはソフトタイヤを履く小林可夢偉が迫っていた。その翌々周のヘアピン進入、可夢偉がアウト側から並びかける。そしてクロスラインを取り、再びイン側にキャシディ、アウト側に可夢偉と並んでリボルバーコーナーへ。キャシディは縁石に左フロントタイヤを引っかけ、スピン。リヤタイヤから大量の白煙を上げ、逆を向いた状態でコース上に止まった。

予選Q2、一貴は計測４周目で７番手タイムを刻みQ3に進出するが、キャシディはアタックせずピットに戻ってしまった。決勝中のスピン後は、またも大量の白煙を上げるスピンターンでマシンの向きを修正した。今戦はセーフティカーの導入もあって68周のレースが１時間30分の時間レースとなり、２周少ない66周でチェッカーを迎えた。残り数周と分かっていたとはいえ、怒りに任せたスピンターンはタイヤを傷める。

レーシングドライバーにとって、闘争心は重要な要素だ。しかし、それと同じように冷静さも求められる。直近でタイトルを争う山本尚貴は、キャシディが可夢偉と争っていた61周目、４台後ろの10番手を走行していた。予選ではミディアムタイヤとソフトタイヤで、ソフトタイヤが２秒以上も速かった。ソフトタイヤの可夢偉と無理して争わず、７位の２ポイントでよしとしていれば、リードを広げて最終戦に臨めたはずだ。

一方の山本はコース上に止まるキャシディの横を走り去り、結果的に７位でフィニッシュ。ランキングでキャシディを逆転した。予選でQ1落ちしていた山本も、精神的には追い込まれていたはずだが、決勝中は冷静だった。山本もキャシディも速いのは間違いない。最終戦鈴鹿、昨季同様にふたりはチャンピオンをかけて優勝を争うだろう。その勝負を決するのはメンタルの強さ――それまでに、キャシディが自己修正できるかどうかだ。

DRIVER STANDINGS
ポイントシミュレーション

No.	Driver	Team	Engine	Total	1+PP	1	2+PP	2	3+PP	3 or 4+PP	4 or 5+PP	5 or 6+PP	6 or 7+PP	7 or 8+PP	8 or 9〜+PP	9〜	2019表彰台獲得回数 1位	2位	3位
1	山本尚貴	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	29	43	42	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	1	2	0
37	ニック・キャシディ	VANTELIN TEAM TOM'S	T	28	42	41	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	1	0	2
64	アレックス・パロウ	TCS NAKAJIMA RACING	H	25	39	38	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	1	0	1
3	山下健太	KONDO RACING	T	21	35	34	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	1	0	1
18	小林可夢偉	carrozzeria Team KCMG	T	19	33	32	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	0	2	0

上位3者は、勝ったもん勝ち

自力チャンピオン　チャンピオンの可能性アリ

昨季はキャシディがランキング２位の石浦に４点差、３位の山本に５点差をつけて最終戦に臨んだ。そして山本がポール・トゥ・ウイン、自力で逆転チャンピオンを手繰り寄せた。山本とキャシディのランキングが入れ替わり、石浦からパロウに変わったが、今季もまた３人のうちの勝者が自力でチャンピオンになる。ただし、全ドライバーの実力が拮抗しているだけに順位を大きく落とす可能性も高く、そうなれば山下と可夢偉にもチャンスはある。

Round.6 OKAYAMA Race Report

岡山国際サーキット 9月28日(土)～29日(日)

Text：auto sport
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



M.Kamio

戦略的にはソフトタイヤスタートが王道だが、ミディアムスタートでSC中にタイヤ交換義務を果たした3者が表彰台へ。運といえばそれまでだが、「SCが出る」という"読み"も重要な一戦となった。



T.Ogasawara

新たなタイヤ交換義務ルール施行。知略がレースを動かす

ミディアムスタート SC中のピット組が表彰台へ

今戦は、10周目を終えるまでタイヤ交換義務が果たせない特別規則が施行された。新ルールの解釈含め、タイヤの使い方、ピットのタイミングはより重要性を増す。スタートタイヤには、ポールシッターの平川亮、3番手の国本雄資がソフト、2番手の山下健太と4番手の中嶋一貴がミディアムを選択。全体では12台がソフト、8台がミディアムという状況だった。

迎えたスタートでは平川がスタートを決め、山下が続く。国本はやや蹴り出しで遅れ、5番手グリッドから福住仁嶺が3番手へポジションアップ。ソフトを履く福住は1周目のヘアピンで山下もかわしていく。そして1周を終えたそのとき、ミディアムスタートの小林可夢偉が「義務ではない」ピットインでタイヤをソフトに交換した。

8周目、2番手を走行していた福住が、タイヤのパンクチャーがあったか、アトウッドでコースアウトを喫してしまう。これでセーフティカーが導入されたまま10周目を迎えると、多くのチームが「義務付けられた」ピット作業を行なった。なかでも16番手から追い上げていた山本尚貴は、ソフトからミディアムに交換、翌周にソフトへ履き替える変則2ピットでタイヤ交換義務を果たす作戦を採る。一方、このタイミングで義務をこなし、最上位につけたのは山下。これに一貴が続いた。

レースは13周目にリスタートを迎えるが、その後各車の順位は膠着状態に。SC中にピットインを行なわなかった平川のラップリードが続くが、57周目にキャシディが平川をかわしてトップに浮上した。その後、59周で平川、60周でキャシディがピットに入り、ミディアムタイヤに交換。その間にトップに立った山下が、参戦3年目にして初優勝を遂げた。

2位は一貴、3位には父のエイドリアン・ニューウェイが観戦に訪れていたハリソン・ニューウェイが入り、初表彰台を獲得している。なお、51周目に2度目のタイヤ交換をした可夢偉は、4番手を争っていたファイナルラップ、ヘアピンでアレックス・パロウのフロントウイングが可夢偉の右リヤタイヤに接触してスピン。入賞を逃した。

QF RESULT

Pos.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	20	平川 亮	1'14"761	1'12"951	1'12"700
2	3	山下健太	1'15"481	1'13"077	1'12"780
3	4	国本雄資	1'14"842	1'12"971	1'12"880
4	36	中嶋一貴	1'14"540	1'13"136	1'12"884
5	5	福住仁嶺	1'14"743	1'13"033	1'12"890
6	38	石浦宏明	1'14"830	1'12"977	1'12"969
7	65	牧野任祐	1'14"846	1'13"135	1'13"004
8	64	A.パロウ	1'15"489	1'13"293	1'13"382
9	18	小林可夢偉	1'15"610	1'13"325	
10	37	N.キャシディ	1'14"972	1'13"382	
11	15	P.オワード	1'15"722	1'13"519	
12	51	H.ニューウェイ	1'15"405	1'13"557	
13	16	野尻智紀	1'14"886		
14	19	関口雄飛	1'15"767		
15	50	L.アウアー	1'14"919		
16	1	山本尚貴	1'15"842		
17	17	塚越広大	1'15"118		
18	39	坪井 翔	1'16"057		
19	7	中山雄一	1'15"147		
20	8	大嶋和也	1'16"179		

FINAL RESULT

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	3	山下健太	KONDO RACING	T	1:30'52"967
2	36	中嶋一貴	VANTELIN TEAM TOM'S	T	2"340
3	51	H.ニューウェイ	B-Max Racing with motopark	H	4"045
4	64	A.パロウ	TCS NAKAJIMA RACING	H	5"311
5	50	L.アウアー	B-Max Racing with motopark	H	11"174
6	15	P.オワード	TEAM MUGEN	H	12"532
7	1	山本尚貴	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	15"702
8	8	大嶋和也	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	T	17"763
9	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	24"461
10	37	N.キャシディ	VANTELIN TEAM TOM'S	T	32"896
11	39	坪井 翔	JMS P.MU/CERUMO・INGING	T	38"901
12	20	平川 亮	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	41"280
13	19	関口雄飛	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	41"660
14	17	塚越広大	REAL RACING	H	42"858
15	7	中山雄一	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	T	43"464
16	4	国本雄資	KONDO RACING	T	44"663
17	65	牧野任祐	TCS NAKAJIMA RACING	H	46"043
18	18	小林可夢偉	carrozzeria Team KCMG	T	1Lap
以上完走					
	38	石浦宏明	JMS P.MU/CERUMO・INGING	T	31Laps
	5	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	59Laps

FL：No.18 小林可夢偉／carrozzeria Team KCMG　1'15"809　64/65　175.847km/h

DRIVER STANDINGS

Pos.	Driver	Points
1	山本尚貴	29
2	N.キャシディ	28
3	A.パロウ	25
4	山下健太	21
5	小林可夢偉	19
6	L.アウアー	14
7	中嶋一貴	12
8	坪井 翔	12
9	福住仁嶺	12
10	平川 亮	11

TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	40
2	VANTELIN TEAM TOM'S	40
3	TCS NAKAJIMA RACING	28
4	KONDO RACING	25
5	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	21
6	B-Max Racing with motopark	20
7	JMS P.MU/CERUMO・INGING	19
8	carrozzeria Team KCMG	19
9	TEAM MUGEN	15
10	UOMO SUNOCO TEAM LEMANS	7

Qualifying Report

平川が今季初PP、KONDOの2台が続く

今戦のQ1は抽選でA組、B組に分かれ、各10分間で行なわれた。ランキング上位8人中7人が入ったA組では、岡山で2年連続PPの関口と昨季王者の山本がまさかの脱落。可夢偉とキャシディはQ2落ちと、僅差の戦い、レベルの高さを物語る。

Q3では、前戦もてぎで初優勝を飾り波に乗る平川が、今季初のPPを獲得。それにKONDOレーシングの山下と国本が続き、4番手には一貴がつけ、トヨタエンジン勢がトップ4を占める結果となった。



B-Max Racing with motoparkに聞く
シミュレーター最新事情

ラップタイム
再現率
100%

セットアップから悪癖の矯正まで……
レーシングチームの“必需品”に迫る

やらない理由が見つからない

レーシングシミュレーターとひと口で言っても、ゲームの延長線上にあるものから
F1チームや自動車メーカーが使用するものまで、さまざまな規模のものが存在する
今回は“プライベーター最大級”のシミュレーターがいかに活用されているのかを解説しよう

近年のレース界でレーシングシミュレーターが活用されているのはご存じのとおり。料金を払えば誰でも利用できる本格的なシミュレーター施設が増え、プロ選手が通って練習することも珍しくなくなった。だが、F1チームが所有する最先端のシミュレーターは各チームにとって最高機密で、その詳細な状況についてはあまり知られてはいないのが実状だ。

こうした状況のなか、今年は全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）と全日本F3選手権を戦うB・Maxレーシング・ウィズ・モトパークが、プライベートチームとしては最高レベルのシミュレーターを導入したという情報がもたらされた。

早速、神奈川県綾瀬市にあるB・Maxレーシングのファクトリーを訪ねると、ガレージの一角にシミュレーターブースが設けられていた。チームの組田龍司代表に聞くと、このシミュレーターはモトパークが欧州のレースを戦うために開発したもので、今年、全日本戦に参加する際、トップ争いをするためには必要なものだと言ってヨーロッパから持ち込んだものだという。

国内プライベートチームで、これだけ本格的な機器を常備しているという例は聞いたことがない。一部有力選手は、ホンダやトヨタがF1やル・マン24時間を戦うために開発運用しているシミュレーターでのトレーニングやテストを受けた経験を持っている。セッティングなどもシミュレーターで分析されているようだが、その詳細は機密事項として表に出てくることはない。

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）　Photo : 田村 弥（Wataru Tamura）

しかし、B・Maxレーシング・ウィズ・モトパークは自分のチームのためにわざわざ高レベルのシミュレーターを用意し、フル活用しているというのだ。ちょうど、シミュレータートレーニングのためにコントロールルームにいたアンディことアンドレアス・コーラー氏に話を聞いた。アンディ氏は今季、ルーカス・アウアーの50号車のレースエンジニアを務め、全日本F3では全体のエンジニアリングを統括する立場にある人物で、シミュレータートレーニングの際にはシミュレーターエンジニアも務める人物である。

　これだけの施設を設けて、ここで何をやっているのか、と単刀直入な質問をぶつけてみた。

「このシミュレーターはドライバートレーニングに使っています。シミュレーターで練習させるとともに、実際のレースウイークに向けてセッティングの変更点を考えたり、データを取ったりするために使っています」

　取材はツインリンクもてぎで開催されるシリーズ第5戦の直前に行なった。B・Maxレーシング・ウィズ・モトパークからシリーズに参戦しているアウアー、ハリソン・ニューウェイともにもてぎでのレースは初めての経験だ。シミュレーターで練習することで、コースを知らないドライバーでも、いきなりレーシングスピードで走れるようになるのだろうか?

「もちろんです。実際のコースではセッションを重ねる毎にコースコンディションが良くなっていくわけですが、その変化に合わせたドライビングができるように練習をします。また、決勝レースに対してもシミュレーションをします。レースのスタート時に積む燃料は70kgなのか、50kgなのか……そのようなデータも入れ替えながら、トレーニングを行ないます。現場で実際に走りはじめてからそのようなことを確認していたら、一歩遅れてしまいます。そうならないよう、むしろ一歩先を行くために、シミュレーターで準備させておくのです」

　燃料搭載量も設定できるのか、と驚くとアンディ氏は次のように続けた。

「路面がウエットかドライか、それがどのくらいの状態なのか。気温、路温、風向や風速、路面にどれだけのダストが出ているかなど、さまざまな条件をパラメータとして自由に設定できます。一定のところで風を変化させることも可能です。たとえば、富士スピードウェイだと、周回ごとはもちろん、長いストレートの途中でも風を変化させることができ、『風向きや強さの違いによって挙動がこう変わる』というところまで再現できます。そのすべてをドライバーは経験したうえで、現場へ向かうのです」

改良は休みなく行なわれている

　シミュレーターを正確に働かせるためには、コースに関するさまざまなデータが必要だ。今年から日本のレースを戦いはじめたモトパークは、日本のサーキットについてのデータをそれだけ充分備えているのだろうか?

「理想と現実の間には絶えずギャップが存在するので、たしかに現時点ではある段階で妥協せざるを得ない部分もあります。ここに設置したシミュレーター施設は、6月から稼働しています。運び込んだシミュレーターのハードウエアやソフトウェアは、モトパークが独自に開発したシステムです。日本でレースをするにあたっては、開幕前にF3のテストがかなりあったので、映像も含めて、そこで得られたデータを準備しました。もちろんまだ充分ではなくて、これから先、改善・改良の必要があります。たとえば、スポーツランドSUGOでは（最終コーナー〜ホームストレートに）あれだけ上り勾配がありますが、それをリアルのデータに合わせてやるとシミュレーター上ではまるで壁に突っ込んでいくように見えてしまうので、その部分でも調整が必要です。また、SFとF3によってシートポジションもクルマの性格も違うのでそれも全部合わせこんでいかなければなりません。しかし、このシミュレーターを使いながら日本のレースを戦っていれば、そのたびにデータが集まってシミュレーター自体が進化していくでしょう。（シミュレーターの改良は）毎回繰り返さなければならない、永遠に続く作業なのです」

　今回取材したB・Maxレーシング・ウィズ・モトパークのシミュレーター施設は、いちプライベーターではなかなか持てない規模のものだ。だが、組織としてはより大きいF1チームが使っているシミュレーターとは何が違うのだろうか?

「予算が違いますから当然いろいろと違いはありますね。シミュレーターの基本は、ステアリング、ブレーキ、スロットルからの入力に対して実車と同じ反応することです。反応のなかで最も大事なのが"ヨー"に関するものです。ドライバーがその反応を受けて『滑った!』と感じ取れなければなりません。いま我々は、ヨーを（F1レベルとは）異なる計算方法で再現しています。まずドライバーが画面を見て感じるようにして、さらにモノコックにも（アクチュエータで）動きを与えています。Gについては、F1レベルではいろいろ試していたようですが、現実的にそれを再現するのは非常に難しくて、本当に理想的な再現を得ようとしたら、200mに及ぶコースを用意して、そこで実際に筐体を動かしてやらなければならなくなります。これはあまりにも現実的ではない。そこでいま我々は、いかにヨーを感じさせるかに重点を置いています」

　シミュレーターの世界では、外界の景色をディスプレイに表示するだけではなく、ドライバーが座ったコックピットの角度をアクチュエータで景色と連動して変え、上下を軸とした向きの変化であるヨーや加速・減速やコーナリングの際にかかる力であるGを再現してドライバーに感じさせる技術が開発されている。しかし、モトパークが開発したシミュレーターはアクチュエータにはあまり頼らず、視野でヨーを感じさせる、いわゆる錯覚をさせる方向で開発されているようだ。

「ドライバー毎に視覚的な感覚が異なるので、細かくセッティングする必要があります。（同じ視野でも）強いオ

アンドレアス・コーラー
Andreas Kohler
motoparkのテクニカルディレクター。スーパーフォーミュラでは50号車（ルーカス・アウアー）のエンジニアを務めているほか、全日本F3の技術的分野をサポートする。

B-Maxレーシングはファクトリーの一角にシミュレータールームを設け、そこにシミュレーターを２機設置した。３軸モーションシミュレーターとなっており、モノコックを実際に動かしてマシンの動きを再現。プロジェクターは３機使用し、コックピットからの視界の再現性を高めている。なお、ソフトウェアはrFactor2を使っているとのことだが、コースやマシンはオープンソースで自社開発しているため、一般の消費者が手にできるそれとはまったく別物であると考えるべきだろう。

コンディションの変化まであらかじめ“体験させる”



今回、唯一接近した写真の撮影が許されたステアリング。ボタンなど多少簡略化されている部分はあるものの、SF19のステアリングを模したものが用いられており、ディスプレイや動作などはほぼ完璧に再現されているという。



シミュレーターの筐体が設置された空間の後ろ側、壁を一枚隔てたコントロールルームから、エンジニアがシミュレーターの操作を行なう。シミュレーター１機につき、ディスプレイは３つ用意されている。それぞれのディスプレイで、セッティングシートや走行中のロガーをリアルタイムで表示し、確認する。取材した際は、真ん中のディスプレイは常にシミュレーターのプロジェクターと同じ映像が出力されていた。

ーバーステアだと感じるドライバーもいれば、そう感じないドライバーもいます。たとえばサッシャ（フェネストラズ）がやっていたデータでそのままハリー（ニューウェイ）が乗ったら、とてもではないが耐えられなくて気持ち悪くなってしまったということがありました。それぞれのドライバーの感覚と性格に合わせた特性をセットアップしていく必要があるのです。シミュレーターにも独特のセッティングが必要なので、初期設定はシミュレーター専門のエンジニアが担当することになっています。一度ドライバーごとのセットアップが完了すれば、その後は実際のエンジニアがセットアップできるようになります」

アンディ氏の言うように、シミュレーターのトレーニングはドライバーだけが行なうのではなく、現実のエンジニアも立ち会ってコンディションに合わせたセッティングをシミュレーター上で行ない、その効果を試していく。つまりエンジニアもシミュレーターで前もってトレーニングができるということだ。

「実際のレースウイークを通じて、フリー走行から決勝レースまで、ひととおりコンディションを再現して確かめられるので、ここの部分はダメだから変更しようというめどを立てて持ち込みセッティングを決め、レースウイークのサーキットへ入るのです」

再現性はほぼ100%

モータースポーツは練習ができないスポーツだと言われてきた。練習ができないなか、さまざまな工夫を重ね、レースウイーク中の限られた時間にマシンを走らせて結果を出す、という作業が繰り返されてきたのだ。しかし、B・Mａxレーシング・ウィズ・モトパークは、レースウイーク前にシミュレーターを使ってほぼ現実と同じ〝走行〟を実施し、練習を積み重ねているということだ。

「通常、あるレースウイークに向けて、ドライバーはシミュレーターで３００周くらい走り込みますが、ドライバーによっては５００周しないと満足しない場合もあります」

いまチームが使用しているシミュレーターでドライバーが走ると、現実のラップタイムとどれほどの誤差が出てくるものだろうか。そんな疑問をぶつけると、アンディ氏は不思議そうな顔をしてこう答えた。

「ほぼ１００％一致しますよ。それだけではなくて、たとえばＳＦレベルの選手であっても、たとえば予選で、自然と１コーナー手前でクルマを無意識のうちに無駄にイン寄せする悪い癖を持ったドライバーが見受けられます。しかし、それはあらかじめシミュレーターで走り込んでおけば、そういった癖はすぐ露呈するので、修正しておくことができます。また、我々はここに同じシミュレーターを２台持っていますから、２台を同時に同じコースで走らせることもできます。たとえば２台でスタートの練習をすれば、現実に近いプレッシャーをかけて練習することができるんです。たとえば１台はアグレッシブで幅寄せしてくるようなドラ



視覚的な再現性を高めるためモノコックにHALOを装着している。今回は細部の撮影は許されなかったが、ブレーキフィーリングの再現性を高めるため、ペダルと本物のキャリパーを接続しているシミュレーター施設もあり、このシミュレーターもそれと同様の構造を採用していると推測できる。

シミュレータートレーニングにはメリットしかない

イバーにすれば、接近戦の練習をすることもできます」

前述のように国内にはこの規模のシミュレーターを所有しているプライベーターは存在しない。では、ヨーロッパのトップチームはどこも、このレベルの施設を持っているのだろうか？

「トップチームはどこも持っています。しかし、使い方や設備のレベルについては異なり、みんな同じだというわけではありません。あるチームはドライバーを育てるため、あるチームはラップタイムを競い合わせるために使っていたりもします。シミュレーターは、現実の測定値との補正がきちんとできていないと、ドライバーに悪影響を与えたり、セッティングを間違った方向へ進めてしまったりする危険性を持っています。同じ設備を他のチームが導入しても、すぐ使いこなせるというツールではありませんし、すぐ現実の結果が出せるようになるというものではありません」

さらに話を聞くうち、アンディ氏の口から思いがけない名前が飛び出した。

「佐藤万璃音は、モトパークのシミュレーターを活用しているドライバーです。彼が今シーズンのユーロフォーミュラ・オープンで開幕から非常にアグレッシブなレースを続けられるようになったのは、シミュレーターでのトレーニングが効果を発揮したからだと思っています。レースウイークになってからライバルを想定した練習をするわけにはいかないので、あらかじめシミュレーター上でバトルを経験しておけば、いろいろな場面の予測がついて、戦いも有利に運ぶことができるようになるのです」

我々門外漢は、シミュレーターをドライビングゲームの延長として眺めがちだが、いまや実戦用シミュレーターはバーチャルな世界よりもはるかにリアルの世界に近いツールになっている。シミュレーターが今後、その効果を発揮するようになれば、国内モータースポーツ界も対応せざるを得なくなるだろう。なにしろ、“練習してから当日を迎えるか、練習せずに当日を迎えるか”を問われることになるのだから。

「いまやモータースポーツには、オフシーズンというものは存在しません。ドライバーが決まった1、2月のうちから個別のセットアップを進め、シミュレータートレーニングを開始します。スポーツ全体がシステマチックで数学的なものになったのです。SFの週末は予選も決勝も1回ずつだけと、ドライバーが技量を向上させるためには走る距離が少なく、非常に厳しい環境です。これではチーム全体が本番でミスを犯さないため、どうしても保守的な方向へ進んでしまいがちになります。レースは攻めて勝つものなのに、守ってしまったらその時点で一歩後退しているようなものです。シミュレーターには、時間と資金を大量に使うというデメリットはありますが、その他の面ではメリットしかありません。いまや、使わない理由などないのです」

アンディ氏はそう言い切った。国内レース界は、サーキットからでは見えないところで、大きな変革を求められているようだ。



普段はレーシングスーツとヘルメットを着用し、コントロールルーム内のエンジニアと無線で話しながらトレーニングを行なうとのことだが、“特定の問題”の解決に向けて作業する際は、左の写真のようにすぐ隣にエンジニアが控える場合もあるようだ。

ドイツでついにWRカーデビューを果たした貴元選手!
WRカーでしか得られない経験もいろいろあったようで
次にヤリスWRCで走るラリースペインに向けて
とてもいい感触をつかんだようです!!

Text : 勝田貴元（Takamoto Katsuta）
Photo : 古賀敬介（Keisuke Koga）／TOYOTA



“あー! これか!!”級の大収穫



本誌10月18日発売号（No. 1517）では、本誌でもおなじみのジャーナリスト／フォトグラファーの古賀敬介さんによる「貴元のドイツ分析＆スペインプレビュー」企画をお届けする予定です。こちらもお見逃しなく！（as）

こんにちは、ラリードライバーの勝田貴元です。先日のドイツでは、初めてヤリスWRCでWRC本番を走りました。目標どおり、タイムは気にせず、無事全ステージを走り切って、総合10位でフィニッシュ。楽しくもありましたが、タフな週末でもありました。

ドイツのラリーはWRC 2でも参戦したことがなく、初挑戦。ドイツの道はかなり特徴的で、道のキャラクター変化が非常に大きく、ジャンクション（分かれ道）もかなり多い。ドイツ入り前から前年度の選手たちのオンボード映像を見て予習して臨んだのですが、レッキの段階で少し混乱してしまうくらい、難しいステージでした。金曜はブドウ畑の細い道、土曜は軍の演習場を使った道、日曜はブドウ畑に戻るけど金曜よりもさらに狭い区間が増えるというとても難しいステージ構成。今回は事前テストをドイツで行なうことができなかったので、スタート前は少しナーバスになっていました。でも、ラリーがスタートした後は自分の仕事をしっかりこなしていこうと集中できたので、ナーバスな気持ちと緊張感は、WRCのデビュー戦とはいえ、ほかのラリーとあまり変わりませんでした。

最初は道の細さとクルマの速さに、自分の目とアタマのなかで作るペースノートのインフォメーションのイメージが実際に走っている道についていかなかったのですが、1㎞くらい走ったあたりから目もペースノートの感覚も慣れ始めてきました。そこからはドライビングをいろいろ試していきました。

なかでもとくに興味深く、試しがいもあったのが、土曜の演習場のステージです。ここは10mごとに路面グリップが変わるような感じで、見ためは同じでもグリップレベルが極端に異なるところもありました。たとえば、最高速からの減速に100mを要するところでは、最初の50mはいいグリップの普通のターマック路面→次の20mは滑りやすい白いコンクリートのような路面→ステアリングを切り始める30mは少し滑るタイルのような路面……という具合で、一度のブレーキングのなかでグリップが何度も変わる。そこにブレーキの踏力やドライビングをアジャストするのがとても難しかったです。ただ、そこも経験が重要。今回経験値をフルに稼げたぶん、ドイツに限れば、今後はレッキで路面のグリップレベルをある程度見極められるようになったと思うので、ペースノートをより信頼して速さを求めていけると確信しています。

そして、大きな収穫だったのがタイヤの使い方でした。今回は走り切ることを最優先としていたので、最初はとくにブレーキングもあまりガツンとは踏まず、ソフトに踏んで、コーナーに合わせていく感じで走っていました。ただ、思っていたほどフロントグリップを感じられず、タイヤがうまく機能していない感じに。タイヤは全員同じなので、何かドライビングが間違っているかな？ といろいろ試していました。そうしたところ、とあるステージの2ループ目で、ブレーキをかなり遅らせてさらにハードに踏み、フロントタイヤを潰していくイメージのドライビングを試した際、フロントタイヤから感じるグリップが極端に向上したということがあったんです。そのドライビングを続けるとクルマも安定し始め、タイヤが路面をしっかりつかんでいる感触を得られました。「あー！ これか!!」と。R5はエンジンパワーもトルクもあまりないので、ターマックではできるだけブレーキをハードに踏まず、エンジン回転数を下げないで、ボトムスピードと旋回スピードを上げていくイメージで走ります。R5はそのほうがタイムを出しやすい。R5のタイヤはWRカーのタイヤよりソフトで、グリップを感じやすく、逆にブレーキをハードに踏みすぎるとタイヤを潰しすぎてしまい、あまり良いグリップ感を得られません。このブレーキングとタイヤの違いについての収穫は非常に大きく、スペインでうまく活用できると感じました！ 週末を通して、ドライビングスタイル、ターマックでのWRカーの感触、ドイツ特有の道のキャラクター、WRカーのタイヤの使い方など多くのことを、ひとつひとつのステージやコーナーから学ぶことができました。

次戦はR5でのラリーGB、その後はヤリスWRCでラリースペインです。今年前半と同じようにR5にスイッチしてからのWRカー。R5とWRカーの乗り換えは簡単ではないですが、経験を多く積めるよう集中していきます。スペインはWRC唯一のルーズグラベルとスムーズターマックのミックス。こちらも大きな挑戦となります。ヤリスWRCではルーズグラベルを走ったことがないので、どんな動きをするのがとても楽しみ！ 初日のルーズグラベルをしっかり乗り越えれば、スムーズターマックの土日はヤリスWRCのドライビングを楽しめると思うので、いまからワクワクしています。近い将来、みなさんにいい報告をできるように頑張っていきますので、今後も応援をよろしくお願いします！

かつた たかもと ● 13年全日本F3 Cクラスシリーズ2位。14年からはF3に参戦するとともに全日本ラリー選手権にも挑戦し、第8戦でJN5クラス初優勝。15年「TOYOTA GAZOO Racingラリーチャレンジプログラム」のドライバーに選出。17年WRC第7戦イタリアのWRC 2でクラス3位。18年WRC第2戦スウェーデンのWRC 2ではクラス初優勝。18年9月、同プログラム育成ドライバーに選出。19年はWRC 2全14戦中12戦に参戦の予定だったが、ドイツとスペインにはWRカーでのエントリーが決定。1993年生まれ。愛知県出身。



クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第63回

番狂わせではない

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』(織田作之助賞)ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

赤白ストライプ、桜エンブレムのジャージを着たひとひと、試合の合間に交わす会話。

「ニュージーランドが、メルセデスやろ。フェラーリは、どこなん?」とひとひ。

「まあ、強さでいうたら、南アフリカかな」と僕、「歴史が長いんは、イングランドやけど、あっこはやっぱしマクラーレンやろ」

「じゃあ、レッドブルは?」

「三強やし、オーストラリアちゃうか」

「ちゃう!」と断言する小三男子。「レッドブルは、日本。サ、ク、ラ!」

九月末からこのかたずっと、ワールドカップの風が、日本列島を席巻している。札幌、釜石、熊本、福岡。先週、実家のある大阪に行ったら、町のそこここで、黒、緑、黄、そしてもちろん赤白のジャージ姿の子どもに出くわした。よくよく考えたら、関西にはスポーツの三大聖地がある。ラグビーの花園、野球の甲子園、そして鈴鹿サーキット。

じつのところ僕は、フィジーのナショナルチームに属している。

二十五年ほど昔、南洋のビーチで長編を読む、という気の抜けた仕事の依頼をうけた。訪ねていったフィジーは、海と空と土が互いに溶けて境目がわからなくなった島だった。ホテルで現地ガイドに、高校の頃ラグビーのクラブにはいってたんですよ、と話した。翌朝、代表チームのコーチとキャプテンがロビーに来て、雷みたいに笑いながらいった。

「いっしょに練習しよう」

フィジー代表の練習場所はグラウンドではない。砂丘だ。

オー・ルージュみたいな激坂を太ももをあげて駆けあがる。頂上から尻で滑りおり、また駆ける。何度も、何度も。五周目で僕は吐いた。キャプテンは相変わらずガラガラ笑いながらその上に砂をかけてくれた。丘の尾根で四十人ほどダッシュし、触ったら指が吹き飛びそうなパスを次々にまわしてゆく。集団のうねりに吹き飛ばされながら、午前いっぱい時が過ぎた。ヘロヘロの僕に代表監督はたぶん子どもサイズのジャージを手渡し、「ようこそ、ナショナルチームへ」と岩のように厳格な顔でいった。ほかの全員がその背後で爆笑していた。

砂丘特訓の成果か、今大会のフィジーは弱くない。サーキットでいえばハース。粘り強いジョージアはアルファロメオ。フランスは、もちろんルノー!

日本代表メンバーの出身国は、オーストラリア、ニュージーランド、トンガと、周知のとおりばらばらで、この辺はどこかモータースポーツのチームを思わせる。グループリーグ突破をかけ、日本とスコットランドが対戦する十月十三日の午後、鈴鹿では日本GP決勝が行われている。ワールドカップで日本に来ている何十万の渡航者のなかには、ラグビーとF1のハシゴとしゃれ込む人も、少なからずいるだろう。

それにしても、町のカラフルな賑わいを見るにつけ、F1グランプリとは、世界じゅうの都市をめぐりながら、毎月、週替わりでワールドカップを開いているようなもの、とあらためて感嘆する。今年の鈴鹿でも、赤、銀色、濃紺、青、白に黄色と、とりどりの、願いをこめた花がきっとそこらじゅうで開く。

みんなが期待する、フェルスタッペンとルクレールの一騎打ちは果たしてみられるか。さっきの国のたとえでいうなら、「日本対南ア」ということになる。前回のワールドカップ、「スポーツ史上最大の番狂わせ」を、サクラのジャージが起こしたマッチアップ。

レッドブルホンダが、鈴鹿で勝利する。けっして番狂わせではない。けれどもそれは、鈴鹿の祈りだ。ワールドカップの決勝と同じかそれ以上の、熱狂と歓喜。天への祈り。

スタンドのどこかできっと、日本代表永世監督・本田宗一郎が、世界をつつみこむ笑顔で見まもっている。

絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは10月18日(金)発売です

11月1日号 No.1517 定価620円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

GT500 VS DTM交流戦詳報
～ホッケンハイムでついに実現 日独対決レポート～

― F1日本GP速報 ― WEC富士 ― TCRマシンキャラ検証 ― 勝田貴元 ―

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS









1 1/43 IWASAKI OGT Racing GT-R 2013 #30　1名様
月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからIWASAKI OGT Racing GT-R 2013 #30を１名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 マックス・フェルスタッペン スパ限定キャップ　1名様
ベルギー、スパ・フランコルシャン限定のデザインで販売されたフェルスタッペンのフラットキャップは、オレンジカラーが鮮やかな一点。ロゴはすべて刺繍されている。（サイズ：フリー）

3 マックス・フェルスタッペンTシャツ　1名様
世界各国のグランプリで必ずいる『オレンジ軍団』。彼らも身につけているオレンジＴシャツを着てフェルスタッペンを応援しよう。背中に描かれたカーナンバー33はオランダ国旗カラーになっている。（サイズ：M）

4 Crescendo Moto　4名様
３ページで紹介しているKORGが展開するイヤープロテクター『Crescendo』を４名様にプレゼント。聴覚を守って、なおかつモータースポーツの魅力である音の迫力を阻害しないという優れものだ。
提供：株式会社コルグ
URL：https://www.korg.com/jp/

H.Tanaka

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り 2019年10月18日（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1516号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2019年10月17日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり１回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1516

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック



三栄ブース@日本GP　ご購入者さま各日限定500名 レッドブル×ホンダ缶プレゼントキャンペーンを実施!

10月11日（金）～13日（日）に鈴鹿サーキットで開催されるF1日本GP。この年に一度の“祭典”では毎年多くのブースが出店されるが、本誌『auto sport』や『F1速報』などモータースポーツ系雑誌のほか、多くの自動車系コンテンツを展開する三栄のブースも登場する。

レッドブル・ホンダがオーストリアGPで今季初優勝を果たすなどの活躍を見せたことで、ここ数年では一番の盛り上がりとなっている2019年。そこで三栄ブースでは、GP開催期間中の各日に、税込2000円以上をお買い上げいただいた先着500名（３日間合計1500名）の方に、レッドブルのホンダ限定デザイン缶を１本、プレゼントする特別キャンペーンを実施する。このデザイン缶は現場でも販売されるが、昨年の“トロロッソ缶”は予選日で完売になってしまったことも考えると、日曜日には限定缶を入手できる貴重な手段になるかもしれない。

ブースの場所は例年どおり、最終コーナーR席の裏手になる予定。雑誌以外にもさまざまなグッズや、現場で役立つアイテムなども多数販売されるので、日本GPを現地で観戦する方は、ぜひ足を運んでいただきたい。

■F1日本GP 三栄ブース
レッドブル×ホンダ限定缶プレゼントキャンペーン
●出店期間：10月11日（金）～13日（日）
●出店場所：最終コーナーR席・裏手（予定）
●プレゼント対象者：税込2000円以上をお買い上げいただいた方／各日先着500名





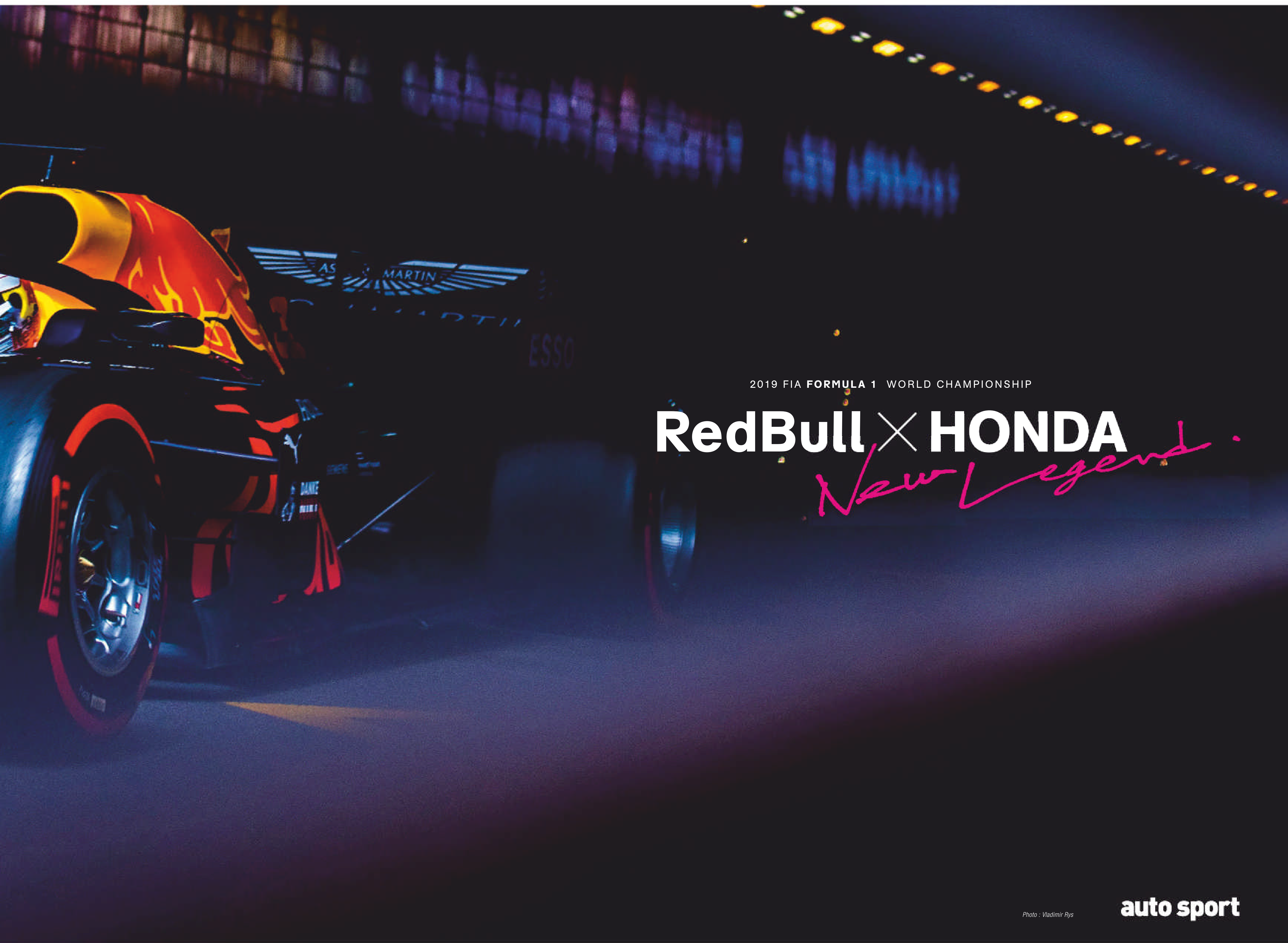
三栄ブースでは、F1速報の日本GP限定クリアファイルのプレゼントキャンペーンも実施。詳しくは『F1速報 Plus Vol.40』をチェックされたし。


HONDA
HONDA


auto sport
2019 FORMULA 1
RedBull × HONDA
戦う"ホンダのレース屋精神"
狙え、頂点。
ASTON MARTIN
Mobil 1


CARBON


HONDA
RedBull


2019 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP
RedBull × HONDA
New Legend
Photo : Vladimir Rys
auto sport


CITRIX
PIRELLI
Mobil 1
Mobil 1


ASTON MARTIN
ASTON MARTIN
33
Mobil 1
Citrix
PIRELLI
利来国际
TAG HEUER

2020
CALENDAR

1 JANUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

2 FEBRUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

3 MARCH

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

4 APRIL

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

5 MAY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

6 JUNE

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

7 JULY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

8 AUGUST

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

9 SEPTEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

10 OCTOBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

11 NOVEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

12 DECEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

2019 FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

RedBull × HONDA

New Legend.

Photo : Vladimir Rys

auto sport